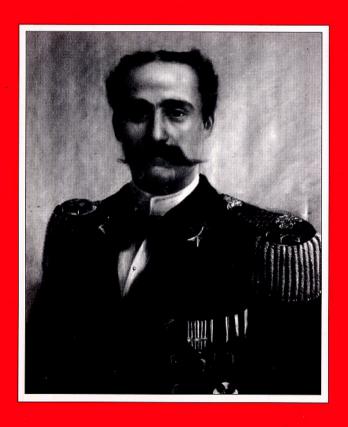
Domenico Bonamico SCRITTI SUL POTERE MARITTIMO (1894-1905)



a cura di Ferruccio Botti

ROMA 1998

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

DOMENICO BONAMICO

SCRITTI SUL POTERE MARITTIMO

TOMO I (1878 - 1899)

STRATEGIA NAVALE

LA SITUAZIONE MILITARE MEDITERRANEA

MAHAN, CALLWELL E IL POTERE MARITTIMO

Introduzione, commento, note biografiche e bibliografiche a cura di FERRUCCIO BOTTI



PRESENTAZIONE

Con la recente traduzione delle opere principali di Mahan e Corbett, l'Ufficio Storico della Marina ha inteso di riproporre ai giovani ufficiali e agli studiosi in genere le riflessioni di due autori classici della strategia marittima che rimangono, a distanza di un secolo circa, ancora ricche di spunti di attualità.

In questa linea editoriale, non poteva mancare una rivisitazione organica, dei numerosi scritti del comandante Domenico Bonamico, il maggior scrittore navale italiano del secolo XIX, apprezzato e citato – oltre che dagli autori coevi italiani e stranieri, ivi compreso lo stesso Mahan – dal Bernotti e dal Castex.

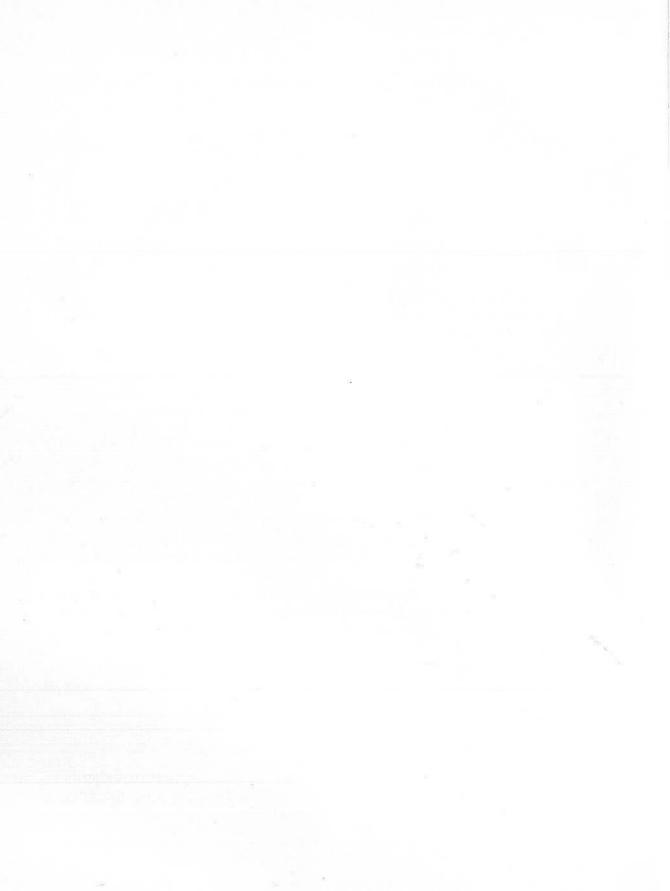
Dalla battaglia di Lissa – alla quale partecipa come giovane guardiamarina al primo imbarco – alla prima guerra mondiale, Bonamico fa magistralmente rivivere nelle sue pagine le vicende della Regia Marina, alla quale la politica di sicurezza italiana del tempo imponeva di misurarsi con un avversario mediterraneo molto più forte.

Fin dal 1878 egli inserisce il ruolo strategico della Marina italiana in una prospettiva interforze, e sostiene la necessità di potenziare le forze navali tenendo conto del più vasto contesto della politica estera e interna, dell'economia e della vita nazionale.

In questo senso può essere definito un precursore di Mahan e Calwell; e ancor prima di Corbett, a fine secolo XIX, integra gli elementi del potere marittimo indicati da Mahan – del quale rimane il maggior studioso e critico italiano – con elementi di carattere clausewitziano.

E proprio in questi concetti è l'attualità del pensiero del Bonamico che l'Ufficio Storico della Marina ripropone oggi a chi si interessa di storia navale e di strategia marittima.

IL CAPO UFFICIO Amm. Div. Mario BURACCHIA



PARTE PRIMA

Ferruccio BOTTI

LA VITA E L'OPERA DI DOMENICO BONAMICO NEL CONTESTO DEL PENSIERO MILITARE E NAVALE DAL 1870 AL 1899



LA VITA E L'OPERA DI DOMENICO BONAMICO NEL CONTESTO DEL PENSIERO MILITARE E NAVALE DAL 1870 AL 1899

"Chi scorge nel mare, cioè nell'ufficio che esso compie verso il mondo in generale, il più potente fattore della prosperità nazionale e dei progressi storici, è impossibile non desideri un cambiamento nelle idee dei nostri concittadini riguardo alle questioni marittime"

A. T. MAHAN (1894)

I - Perché ricordare Domenico Bonamico

La Rivista Marittima del dicembre 1994 apre con un editoriale nel quale si afferma: «solo ad osservatori distratti può sfuggire oggi l'estrema attualità della 'questione mediterranea', nella più complessiva riflessione sull'evoluzione dello scenario internazionale di questi anni. La fine della Guerra Fredda ha tolto alle acque del Mare Nostrum il non invidiabile privilegio di essere uno dei fondamentali luoghi di 'confronto' tra le due superpotenze; al tempo stesso però ha restituito ad esse un ruolo necessariamente strategico all'interno delle politiche regionali di tutti gli Stati che vi si affacciano [...]. Naturalmente, dal punto di vista italiano, ciò ha un riflesso rilevante (e forse determinante) sul nostro modo di 'stare in Europa' e di concepire il ruolo dell'Italia nello scacchiere internazionale».

Il pensiero, la letteratura militare – e il loro aspetto navale in particolar modo – devono oggi prendere atto di una mutata realtà geopolitica, nella quale il crollo del muro di Berlino nel 1989 e il nuovo e più ridotto ruolo dell'arma nucleare hanno due risvolti fondamentali: primo, ogni Paese europeo, a cominciare dall'Italia, deve contare di più sulle proprie forze, non solo per affrontare le possibili minacce ma nei riguardi degli stessi alleati e degli organismi internazionali; secondo, ogni Paese deve tornare a fare i conti non solo con la sua storia, ma anche con la sua geografia. Per rimanere nel concreto, la recente guerra del Golfo Persico va studiata e inserita nel contesto storico e geografico di quelle regioni; lo stesso si può dire della situazione somala, o di quella jugoslava e del Medio Oriente.

Si impone anzitutto un problema di metodo: mai come oggi – anche per la storia navale e militare in genere – ci sembra un veritiero, prezioso strumento di lavoro il concetto di «storia vera e propria» che Benedetto Croce in un saggio del 1934 contrapponeva alla storia «filologica» e a quella «oratoria». Una «vera storia» nella quale

il presente rischiara il passato e il passato il presente, reciprocamente convertendosi e identificandosi [...] Conoscenza, dunque, non di un passato morto (che in quanto tale sarebbe irriconoscibile) ma di un passato vivo, di un passato-presente, donde la definizione che la vera storia è sempre storia «contemporanea»; e anzi è la sola a cui si addica questo nome [...]. Il che mostra quanto siano superficiali le accuse, mosse alla storia, di «inutilità», laddove la riflessione storica, nel suo piccolo o nel suo grande, interviene sempre in ogni nostra deliberazione e forma il transito a ogni nostro operare; e le altre accuse, che essa culli lo spirito nell'inerzia della contemplazione.

Al tempo stesso la geografia – di fatto cancellata dalla divisione del mondo in due blocchi ideologici indistintamente soggetti alla reciproca minaccia dei missili nucleari strategici – sta recuperando il suo ruolo di primario riferimento della politica e della strategia di ciascuna Nazione. Di qui il rinnovato interesse per la geopolitica e geostrategia, che per noi ha un riflesso elementare: l'Italia è al centro del Mediterraneo, e, al tempo stesso, confina con l'Europa attraverso le Alpi. Se si volge lo sguardo al passato, si trovano eloquenti e abbondanti tracce del modo di intendere la vocazione geopolitica e mediterranea dell'Italia, fin dalla seconda metà del secolo XVIII.²

A uno dei più grandi geni della guerra terrestre, Napoleone Bonaparte, non è sfuggito il ruolo marittimo dell'Italia, insieme con la difformità della sua conformazione geografica. L'Italia – ha scritto – ha una parte continentale racchiusa in un semicerchio con un'area di 5000 leghe quadrate, una parte peninsulare a forma di trapezio di 6000 leghe quadrate, una parte insulare di 4000 leghe quadrate. Con questa fisionomia essa

confinata dal mare e da altissime montagne, sembra da natura chiamata a formare una grande e potente nazione; ma la configurazione sua è forse causa dell'essere sbocconcellata in tanti principati e repubbliche indipendenti. La sua lunghezza non ha proporzione con la larghezza [...] né il Regno di Napoli ha che fare con la Valle del Po per clima o per interessi. Pure l'unità di costumi, di favella, di letteratura, deve tardi o tosto congiungere alfine tutti i suoi abitanti in un governo solo. Nessun paese d'Europa è meglio collocato per diventare una grande potenza marittima, contando dalle foci del Varo allo stretto di Sicilia 230 leghe di coste; da quelle alla punta d'Otranto sul Mar Ionio 130; di là allo sbocco dell'Isonzo 230; 530 ne hanno le tre isole [Sicilia, Sardegna e Corsica - N.d.C.] non contando quelle della Dalmazia, dell'Istria, delle Bocche di Cattaro, delle isole Jonie; la Francia non ne ha che 600, la Spagna 800. La Francia (sul Mediterraneo) ha tre porti, le cui città contano centomila anime; l'Italia possiede Genova, Napoli, Palermo e Venezia, assai più popolate... 3

¹ B. Croce, Gli studi storici nella varietà delle loro forme e i loro doveri presenti (in Ultimi saggi, Bari, Laterza 1935, pp. 312-322).

² Rimandiamo, in merito, a F. BOTTI, *Il ruolo geopolitico e militare dell'Italia nel Mediterraneo: spunti di attualità negli scrittori della Restaurazione (1815-1848)*, «Informazioni della Difesa» n. 6/1994, pp. 31-37 e ID., *Il pensiero navale europeo nella prima metà del XIX secolo (scrittori italiani*), «Rivista Marittima» n. 12/1994.

³ Cit. in C. Cantù, Antologia Militare, Savona, Tip. Reclusorio Mil. 1870, Parte III pp. 3-5.

Il messaggio di Napoleone non rimane inascoltato. Già nella prima metà del secolo XIX vi è chi – come ad esempio Terenzio Mamiani – vagheggia il primato dell'Italia nel Mediterraneo:

ben si vede che una contrada così fatta, per poco che gli abitatori suoi riescano arditi e ingegnosi, sembra ordinata appositamente per conseguire il dominio del mare in mezzo al quale si stende. Ma di più si consideri che rimpetto a lui si dispiega la felice regione dell'Atlante e della Cirenaica, che alla sua sinistra ella tocca per così dire con mano la Grecia e a non molta distanza ha l'Egitto, la Siria e l'Asia Minore. E se somma parte della civiltà e della potenza del mondo risiedeva appunto in coteste provincie, agevole è il concepire quanto se ne dovesse avvantaggiare l'Italia, signoreggiando il Mediterraneo e stringendo per tutte le riviere all'intorno relazioni commerciali, intellettuali e politiche.'

Per un complesso di circostanze che in questa sede sarebbe superfluo rievocare, nel cruciale periodo dal 1848 al 1870 le Marine pre-unitarie e quella del giovane Regno d'Italia nato nel 1861 giocano un ruolo senz'altro impari alle grandi prospettive mediterranee che sembrano aprire, anche dopo Napoleone, gli scritti dei più autorevoli esponenti del Risorgimento; tuttavia questa tematica dal 1861 in poi periodicamente riaffiora nella vita della Nazione, sia pure in modo non univoco. Dopo l'unità l'Italia deve affrontare gravissimi problemi interni e internazionali, non senza quei dualismi – anche oggi frequenti – tra vocazione marittima e vocazione continentale, che per la verità erano sconosciuti ai Padri del Risorgimento (Gioberti, Balbo, Garibaldi...), i quali hanno bensì sostenuto – nel quadro della indispensabile rinascita militare della Nazione – la necessità di una forte Marina, ma non al prezzo di un debole Esercito, o viceversa.

Sta di fatto che già dal 1870 al 1880, ancor prima dell'adesione dell'Italia alla Triplice Alleanza (1882), diventa pressante e prioritaria l'esigenza di fare i conti nel Mediterraneo con la presenza della flotta francese, ben più forte della nostra e – specie dopo l'occupazione della Tunisia nel 1881 – favorita anche da ottime basi; al tempo stesso l'Esercito deve tener conto della presenza ai confini di due possibili avversari – quello francese e quello austriaco – più numerosi e meglio armati... Il tutto a fronte di una scarsità di risorse, che imporrebbe anche per la politica militare scelte nette e la conseguente individuazione di precise priorità.

In questo complesso e controverso quadro del quale non possono sfuggire gli elementi di interesse attuale, acquista rilievo la figura di Domenico Bonamico, Ufficiale di Marina e fecondo e originale scrittore navale attivo – ed è già detto molto – dal 1870 al 1914, potremmo dire: da Lissa (1866) a Tsushima (1905) e alla prima guerra mondiale. Dei suoi numerosi scritti al momento attuale conosciamo solo rivisita-

¹ T. Mamiani, *Cenni sulla istoria civile d'Italia*, ²Il Politecnico² 1839, Vol. Il, pp. 50-51. Queste riflessioni di Napoleone sono spesso citate, oltre che dallo stesso Bonamico, dagli scrittori navali del secolo XIX, per dimostrare la necessità che l'Italia sia forte sul mare. Non manca tuttavia chi, sul versante degli scrittori *terrestri*, dà loro un'interpretazione riduttiva. Ad esempio il cap. Domenico Guerrini (*Rivista di Fanteria* Anno IX - 1900, pp. 695-710) intende dimostrare che: 1°) Napoleone avrebbe voluto la Francia, e non l'Italia, padrona del Mediterraneo; 2°) lo sviluppo costiero di una nazione di per sé non determina la potenza marittima che essa deve possedere; 3°) Napoleone non ha mai pensato al pericolo di invasioni dal mare per l'Italia.

zioni frammentarie, quindi insufficienti³. Eppure, se colta in tutta la sua reale dimensione la sua opera ne fa il «master» della letteratura navale della seconda metà del secolo XIX, l'autore che – in particolar modo all'inizio del secolo XX – meglio prepara la coscienza nazionale e la Marina a fare i conti con una mutata realtà che nella sua originale e vasta prospettiva non è mai angustamente «navale» o «navalista», non è mai angustamente tecnica o mediterranea.

Bonamico è anzitutto un maestro di metodo: forse come nessun altro egli aiuta gli scrittori militari italiani di ieri e di oggi a volgere lo sguardo al passato, a ricercarvi le radici del nostro modo di essere, a confrontarsi con i grandi temi della politica internazionale e interna e della geostrategia, a stabilire confronti e analogie con tutto un retroterra storico. Un autore prima di tutto italiano, ma aperto alle grandi correnti di pensiero d'oltralpe e d'oltre oceano. Un teorico che non accetta a scatola chiusa né la politica navale ufficiale né idee nate in altre Nazioni – e qui ci riferiamo tanto a Mahan che alla Jeune École navale francese – ma le discute, le analizza senza complessi, ne individua i punti deboli o non adatti alle nostre specificità nazionali. Uno scrittore navale e un apostolo della Marina, infine, nel quale non si trovano idee angustamente tecniche, amplificazioni retoriche, affermazioni di principio e reminiscenze teoriche condivisibili ma fine a sé stesse, vaghe e tutto sommato scontate. Ricorrendo a tutte le armi della cultura, della storia e della geografia, della scienza, egli sa affrontare l'incontro e lo scontro con i più qualificati esponenti del pensiero militare terrestre e navale, riferendo costantemente le sue analisi a un quadro interforze. Incontro e scontro, abbiamo detto: perché lo scontro - sempre lontano da eccessi polemici - non esclude l'incontro ma lo prepara, è anzitutto ricerca di concrete soluzioni, di un equilibrio e di una concordanza, di un'armonia strategica e di una collaborazione sui grandi temi della politica militare, nell'esclusivo e comune interesse della Patria comune.

In questo senso, Bonamico non ha *idola* e non appartiene alla categoria dei sognatori, dei profeti o degli aedi: se Terenzio Mamiani e altri (come ad esempio il Gioberti) pensano fin dalla prima metà del secolo XIX al dominio del Mediterraneo da parte dell'Italia, egli invece non si nasconde i rapporti di forze in questo mare mai *Nostrum* dominato definitivamente – dopo Trafalgar – dall'Inghilterra. E sa trarne tutte le dovute conseguenze per l'Italia, media potenza mediterranea che – come oggi – può destinare solo limitate risorse alla difesa. Le sue teorie, le sue idee non sono fine a sé stesse, ma hanno sempre come riferimento la realtà del momento. Esse sono basate su fattori geopolitici, strategici, tecnici ed economici che – specie in tema di costruzioni navali – gli fanno assumere posizioni anche diverse dalla politica navale ufficiale del momento.

^{*} Gi riferiamo soprattutto a E. Ferrante, Il potere marittimo (Suppl. alla «Rivista Marittima» n. 10/1982); ID., Il pensiero strategico navale in Italia (Suppl. alla «Rivista Marittima» n. 11/1988); ID., La Rivista Marittima della fondazione ai nostri giorni (Suppl. alla «Rivista Marittima» n. 7/1986). In questi pur interessanti e pionieristici saggi il predetto autore tratta taluni aspetti dell'interpretazione di Mahan e Callwell fornita da D.B., ma trascura contenuti fondamentali dell'opera del Nostro come la critica alle corazzate e alla guerra di squadra, la polemica con la Jeune École, le riflessioni sulle guerre ispano-americana e russo-giapponese. Inoltre attribuisce erroneamente la prima definizione di strategia al Padre Guglielmotti, senza considerare le precedenti definizioni fornite nel suo dizionario da Giuseppe Parrilli (1866) e dallo stesso Bonamico (Considerazioni sugli studi di geografia militare continentale e marittima - 1881).

La forma dei suoi scritti non è mai scultorea, essenziale e perentoria come quella di Mahan. Predilige le analisi articolate e complesse, perché complessa e multiforme è la materia che affronta; vi abbondano i riferimenti ad autori navali italiani e stranieri, gli *exempla historica* dai quali intende trarre pregnanti insegnamenti. A maggior ragione questo tipo di approccio rende necessario presentare e accompagnare la riedizione dei suoi scritti più significativi – che qui vogliamo introdurre – con puntuali riferimenti sia alla vita e all'opera complessiva dell'autore, sia al pensiero militare coevo, cercando ove necessario gli indispensabili termini di paragone oltre confine.

In sostanza, intendiamo qui adottare una metodica assai vicina a quella della storia comparata, per due ragioni essenziali. Primo, un autore può acquistare la giusta luce solo se la sua opera non viene vista a sé stante, ma collocata e – diremmo quasi – incasellata, nel contesto del pensiero militare coevo e antecedente; secondo, per definire senza errori di prospettiva la reale valenza e il grado di originalità di un autore italiano come Bonamico (d'ora in poi D.B.) occorre fare riferimento alle grandi correnti di pensiero europee e – nel caso specifico – anche d'Oltreoceano.

Per ultimo, un altro e sempre valido criterio ci sembra quello di agevolare per quanto possibile il lettore, aiutandolo a cogliere bene gli aspetti più caratterizzanti del testo degli scritti qui presentati, e al tempo stesso, dandogli un'immagine il più possibile organica dell'autore. Aggiungiamo perciò in appendice al Tomo II, una completa e esaustiva bibliografia e la riproduzione della documentazione matricolare.

Ripercorrere – come noi faremo – le principali tappe della vita e dell'opera di D.B. (si tratta di un binomio sempre indissolubile) significa perciò preparare e introdurre al meglio sia la fase più significativa e «matura» del suo pensiero – quella degli ultimi anni del secolo XIX, così gravidi di avvenimenti – sia la riedizione che qui presentiamo delle tre principali opere che le contraddistinguono, tutte comprese nel biennio 1898-1899: Mahan e Callwell, Il potere marittimo e Il problema marittimo dell'Italia.

Come meglio vedremo in seguito, queste tre opere – le più significative di D.B. – sono state ripubblicate negli anni Trenta a cura dell'Ammiraglio Fioravanzo e del comandante Guido Po, che le hanno corredate di un breve commento. Oltre che a ricercarne e indicarne le radici negli scritti precedenti, l'esame dell'intera produzione di D.B. ci ha indotto a ripubblicare – riferendoci anche, là ove occorre, all'esperienza della seconda guerra mondiale – altri suoi scritti fondamentali specie in materia di geografia e strategia (binomio allora come oggi indissolubile), di tattica navale e di situazione geostrategica dell'Europa a fine secolo XIX.

Abbiamo comunque riportato in massima parte le riflessioni del Fioravanzo e del Po, che costituiscono a loro volta un interessante documento storico. Peraltro, oltre a non poter tenere conto dell'esperienza della seconda guerra mondiale i giudizi di questi due eccellenti scrittori navali risentono inevitabilmente della visione geopolitica ufficiale del momento, basata sulle aspirazioni dell'Italia al primato nel Mediterraneo e sulla conseguente necessità di una flotta in grado di contendere ad armi pari il dominio del mare alle potenze maggiori.

Due prospettive, queste, che D.B. ha sempre e in ogni caso escluso, rendendo così le sue riflessioni – se ben meditate – non certo in sintonia con gli ambiziosi obiettivi della nostra politica navale degli anni 30, e se mai più vicine alle concrete esigenze geostrategiche dell'Italia nel 2000, anche per i frequenti, amari accenni critici al clima morale del Paese e alla mancanza di chiari e costanti indirizzi per la politica militare e navale di allora.

Studiare l'opera di D.B. significa mettere a fuoco le principali tappe del pensiero e della politica militare e navale in Italia dal 1861 al 1915: nessun autore «terrestre» o «navale» come lui, infatti, riesce a superare angusti limiti tecnici e di forza armata allargando il campo delle sue conoscenze al fenomeno guerra visto nella sua globalità, e considerato anzitutto come fatto politico e sociale.

Ouest'impronta di marca clausewitziana e jominiana, ai suoi tempi nuova, consente a D.B. di compiere, per l'Italia, la stessa operazione - o meglio, lo stesso apostolato navale - che più tardi compiranno Mahan per gli Stati Uniti e Callwell e Corbett per la Gran Bretagna. Di Mahan, in particolare, egli rimane a tutt'oggi il più autorevole e acuto nostro interprete, fino a fare dei suoi scritti un indispensabile completamento della prima fondamentale opera dello scrittore americano, L'influenza del potere mariltimo sulla storia, tradotta a cura dell'Ufficio Storico della Marina nel 1994.

II - Le prime tappe della vita e dell'opera

Piemontese puro sangue, nato a Cavallermaggiore (Cuneo) il 1º gennaio 1846, D.B. nel 1861, a 15 anni, viene ammesso alla R. Scuola di Marina di Genova classificandosi primo su più di cento concorrenti; il suo ingresso alla Scuola di Marina coincide perciò con la nascita del Regno d'Italia. A vent'anni, il 22 aprile 1866, è promosso guardiamarina di 1ª classe e dal 4 luglio al 28 ottobre 1866 è imbarcato sulla corazzata Re di Portogallo al comando del Riboty, con la quale partecipa alla battaglia di Lissa ricoprendo l'incarico di «guardiamarina ai segnali». Molti anni più tardi, recensendo sulla Rivista Marittima (febbraio 1897 e febbraio 1899) le opere dell'Attlmayr e del Parodi (Semper Nauta) su quella pagina sfortunata, egli rievocherà la sua esperienza, concordando con le parole di lode del Parodi per il comportamento dei comandanti in sott'ordine, degli Stati Maggiori e degli equipaggi, ma da lui dissociandosi quando attribuisce tutte le colpe al Persano. Con franchezza che anche oggi parrebbe insolita, su questo argomento allora ancor delicato scrive che «colpevoli furono [anche] il Rattazzi e il Depretis come uomini di Stato, e colpevoli come ammiragli furono l'Albini e il Vacca. Exoriare aliquis non implica che si debbano absolvere rei, ché se Persano fu il più grande colpevole, l'Albini e il Vacca non possono essere assolti dinanzi alla storia dalle indulgenze del Parodi. Il Vacca potendo non ha combattuto; l'Albini non ha combattuto e nemmeno obbedito, e lo storico non deve assolvere chi è reo dinnanzi alla Patria».

Dopo Lissa è quasi sempre imbarcato, e nel 1870 inizia la collaborazione alla Rivista Marittima con un articolo a carattere matematico e balistico che dimostra la sua profonda preparazione anche in questo campo (riuscirà, tra l'altro, a laurearsi in ingegneria civile). Iniziano ben presto, però, quelle esperienze scolastiche anche in ambito interforze, che gli torneranno estremamente preziose per l'approfondimento della tematica strategica e tattica a lui cara. Promosso sottotenente di vascello nel 1870, nel 1871 frequenta un corso di artiglieria navale e nel 1872 viene inviato a frequentare la Scuola di Guerra dell'Esercito di Torino, partecipando alla «campagna logistica» sotto la direzione dell'allora colonnello(poi generale) Agostino Ricci, scrittore militare tra i maggiori della seconda metà del secolo - e, cosa rimarchevole, sostenitore della necessità di una forte Marina - con il quale è certo che D.B. abbia

avuto scambi d'idee per ambedue proficui.

Si classifica primo degli ufficiali di Marina che seguono il predetto Corso; e da questa proficua esperienza di vita e di studio egli trae una non comune competenza in fatto di geografia militare e di problemi di mobilitazione e d'impiego delle forze terrestri, insieme con la positiva quanto rara abitudine a considerare le esigenze della difesa marittima e l'impiego delle forze navali nel contesto generale della difesa nazionale e della politica estera. In tal modo, mettendo a nudo i rapporti e le connessioni tra difesa marittima e terrestre senza mai trascurare quanto viene pensato e fatto all'estero, egli dà alle sue idee un respiro internazionale, e al tempo stesso, non trascura mai il salto dalla teoria alla realtà, dalle acquisizioni strategiche e tattiche alle scelte nel campo delle costruzioni navali.

III – Il quadro di riferimento della prima fase del pensiero di D.B. e la critica alle proposte della Commissione Permanente per la Difesa del Regno (1862-1871)

Nel 1875 D.B. viene promosso tenente di vascello, grado nel quale rimane per oltre 13 anni. Una tappa fondamentale nella vita e nella opera del Nostro è la sua destinazione all'inizio del 1878, sia pure per un breve periodo, all'insegnamento della tattica navale presso la stessa Scuola Superiore di Guerra di Torino, seguita alla fine dello stesso anno dall'assegnazione alla R. Scuola di Marina di Genova, dove rimane fino al luglio 1879 quale «professore militare di navigazione piana».

Sono, non casualmente, del 1878 - 1879 i suoi primi articoli significativi sulla *Rivista Marittima*, nei quali – mettendo ben a frutto i contatti personali e gli studi compiuti anche per esigenze didattiche – imposta per la prima volta in forma organi-

ca il problema del ruolo delle forze navali nella difesa generale del Paese.

In questo periodo, il suo approccio già rivela molte delle matrici che poi ne segneranno l'intera opera. L'interesse per la strategia, la tattica e le costruzioni navali non è mai di carattere lessicale, epistemologico, puramente astratto e teorico , ma è sempre riferito alla concreta situazione italiana del momento. D.B., insomma, è interessato unicamente alla ricerca di prassi, di linee d'azione, di scelte strategiche e quindi anche costruttive per l'Italia. Al tempo stesso, pur citandone gli ammaestramenti poco si occupa della recente guerra di secessione americana 1861-1865, i cui aspetti anche sotto il profilo navale avevano pur avuto una considerevole eco sulla stampa militare coeva.⁶ La ragione di questo disinteresse la spiegherà più tardi, trattando – con ben altra attenzione – della guerra ispano-americana del 1898:

la guerra di secessione, per gli interessi e gli scopi che la provocarono e per la vera indole di conflitto civile, non si presta troppo a misurare la coscienza della forza in una lotta internazionale. Essa offriva bensì, come rivela il Callwell, la prova di una grande energia e capacità direttiva, della solidità degli eserciti confederati, del valore personale, delle audacie navali, della perseveranza nella lotta, delle grandi risor-

⁶ Si veda, in merito, F. Botti, *La guerra civile 1861-1865 e la guerra ispano-americana: valutazioni e ammaestramenti nel pensiero militare italiano coevo* (in *Atti del XVIII Congresso italiano di Storia Militare*, 30 agosto - 5 settembre 1992, Roma, Uf. St. Marina Mil. 1993, pp. 475-501).

se di cui disponevano i federali... ma rivelava altresì una grande disorganizzazione politica e amministrativa, ed una grande difficoltà di trasformare i corpi di volontari in un esercito regolare, quando manca la fiducia nei capi e l'incentivo delle guadagnate vittorie. Quella guerra, inoltre, benché abbia offerto occasione alla flotta federale di brillanti attacchi di fortificazioni, forzamenti di passi, torneamenti navali e di efficace cooperazione continentale e marittima, era rimasta piuttosto una guerra costiera e fluviale anziché una vera guerra navale, mancando i confederati di una armata capace di contendere ai federali il dominio del mare. Né la lotta continentale, né quella costiera potevano offrire sperimentalmente la misura della forza e dare la tonalità alla coscienza nazionale.⁷

Verificheremo più tardi fino a che punto queste affermazioni sono coerenti con le idee espresse da D.B. in altra sede, visto che – nella più ampia prospettiva storica oggi possibile – quella di secessione ha tutti i caratteri della prima «guerra industriale» contemporanea, con coinvolgimento della popolazione civile e di una massa di armati assai superiore a quella delle guerre della Rivoluzione Francese e napoleoniche, oltre tutto molto cruente.

Per meglio inquadrare l'esatto significato dei primi articoli di D.B. nel 1878-1879, occorre riferirsi ai problemi generali dell'Italia nel periodo dal 1861 al 1881. Difficilissima situazione economica e grave deficit di bilancio, aggravati specie nei primi anni del Regno dalle esigenze della lotta al brigantaggio nella Italia Meridionale che impegna gran parte dell'Esercito, e da due guerre (quella del 1866 e quella del 1870 per dare all'Italia Roma capitale); progressivo deterioramento dei rapporti con la Francia, che culmina con l'occupazione francese della Tunisia (e relative basi marittime assai vicine all'Italia) nel 1881; persistenza della prospettiva di una nuova guerra con l'Austria, questa volta senza l'appoggio francese.

Risente di questo contesto l'operato della *Commissione Permanente per la Difesa del Regno* costituita con Decreto Ministeriale del 23 gennaio 1862, il cui *Piano generale di difesa dello Stato*, già concretato nel 1866, viene in seguito modificato in relazione alle annessioni territoriali conseguenti alla guerra del 1866 e assume veste definitiva con il *Piano generale della difesa d'Italia* presentato nell'agosto 1871. Questa nuova versione del Piano costituisce la base per un progetto di legge presentato dal Ministro della guerra (cioè dell'Esercito) alla Camera il 23 dicembre 1971^s ed esaminato da un'apposita Giunta parlamentare (della quale fa parte l'Acton poi Ministro della Marina) che conclude i suoi lavori a metà anno 1873.⁹

Le conclusioni alle quali giunge la Commissione per la Difesa del Regno danno luogo a un aspro dibattito e sono costante riferimento critico per gli articoli di D.B. nel 1878-1879. In realtà, il lavoro della Commissione ha il fondamentale difetto di dare eccessiva importanza alla fortificazione a discapito delle forze mobili (non solo navali ma anche terrestri); il secondo difetto è che rimane un piano di Forza Armata rientrante nelle competenze del solo Ministro della guerra; il terzo difetto è che consi-

D.B., Insegnamenti della guerra ispano-americana, «Rivista Marittima» 1900, Vol. I Fasc. II, p. 402.
 * Cfr. Relazione a corredo del Piano Generale di Difesa dell'Italia presentato al Ministero della

Guerra il 21 agosto 1871 dalla Commissione Permanente per la Difesa Generale dello Stato, Roma, Voghera 1871.

^{* &}quot;Rivista Militare Italiana" 1873, Vol. II (giugno) pp. 435-460 e Vol. III (luglio) pp. 136-169.

dera in particolar modo lo scontro con l'Austria e non quello – sempre più attuale – con la Francia. Come meglio si vedrà in seguito, numerosi altri scrittori navali oltre a D.B. lo criticano non senza ragione: ma va sottolineato che il primo difetto riguarda anche il ruolo delle forze *mobili* terrestri, e che il secondo difetto è strutturale e insopprimibile in un'epoca nella quale manca un efficiente organismo interforze.

Non è comunque esatta la frequente affermazione che il piano non considera l'importanza delle forze navali e che la Commissione è composta esclusivamente da ufficiali dell'Esercito. Essa è invece presieduta da Eugenio di Savoia- Carignano, ammiraglio (e generale) che tra l'altro comanda la Marina sarda dal 1844 al 1851. En fanno parte – insieme con i più eletti esponenti dell'Esercito del tempo, come il Cosenz e il Pianell – l'ammiraglio Carlo Longo, proveniente dalla Marina napoletana e Presidente del Consiglio Superiore di Ammiragliato nel 1868, e il generale del genio navale Giuseppe De Luca (dal 1864). Né va trascurato che la Commissione costituisce una Sotto-Commissione interforze (della quale è membro il contrammiraglio Zambelli) incaricata di riconoscere le coste e di studiare e proporre il miglior sistema di difesa. El proporte di difesa.

Va anche considerato che dei 142 milioni di spesa previsti dalla Commissione, ben 78,5 – cioè oltre la metà – riguardano l'Italia peninsulare e insulare, con 50 milioni destinati a fortificare il litorale (per la frontiera terrestre 16,3; per l'Italia Continentale 47,2). Discutibile e troppo generica, invece, la premessa della Commissione che il territorio dell'Italia «consta di due parti essenzialmente distinte, delle quali la prima, cioè la continentale, confina verso terra con due potenze primarie d'Europa [La Francia e l'Austria – N.d.c.] e trovasi perciò esposta alle invasioni più poderose; la seconda, cioè la peninsulare, non trovasi in origine esposta che ad attacchi per via di mare, i quali non possono iniziarsi che con un limitato numero di forze». 13

Dal punto di vista marittimo, la Commissione critica perché troppo oneroso il modello inglese (fortificazioni estese a tutte le basi, arsenali e porti, batterie sui punti dominanti ecc.). Ritenendo che per effettuare sbarchi in forze sulle nostre coste sia indispensabile la preventiva conquista di un porto con caratteristiche adatte laltro aspetto assai discutibile – N.d.c.l, essa prevede che «la difesa delle frontiere marittime, si troverebbe abbastanza assicurata, tanto per parte delle forze di terra, quanto per quelle di mare, quando fossero fortificati indistintamente da mare tutti i porti o le rade, in cui una squadra nemica potrebbe trovare un sicuro riparo contro i fortunali del mare, e le truppe da sbarco un facile approdo, fortificando soltanto da terra quei porti che racchiudono gli arsenali marittimi o che pure possono, per la loro situazione speciale, concorrere efficacemente, come piazze di terra, alla difesa continentale».

¹⁰ E. Ferrante, *Il pensiero strategico* ... (Cit.), p. 11.

[&]quot; Sulla biografia di Eugenio di Savoia – Carignano Cfr. «Enciclopedia Militare», Milano 1933, Vol. 38 p. 626

¹² Sulla biografia dell'Amm. Longo Cfr. "Enciciopedia Militare" (Cit.), Vol. 4° p. 655. Sui principî ai quali si ispira il lavoro della Sottocommissione per la difesa delle coste e sulla sua composizione Cfr. P. Fambri, *Le nostre frontiere marittime e La Spezia*, "Nuova Antologia" Vol. XX Fasc. VI - giugno 1872, pp. 225-255. Il Fambri, uno dei maggiori scrittori militari del secolo, fa parte della Sottocommissione come capitano del genio. A proposito degli sbarchi afferma che "come elemento diretto di buon successo continentale, l'attacco marittimo è lontanissimo dall'importanza strategica che taluni gli vorrebbero attribuita". Per la difesa delle città costiere e delle coste ritiene comunque insostituibile la flotta.

¹⁴ Relazione... (Cit.), p. 11.

¹¹ ivi, p. 16.

D'altro canto la Commissione pur dando gran peso alle fortificazioni costiere non ritiene affatto che esse siano sufficienti. Senza entrare nel dettaglio della composizione dell'armata, is giudica «indispensabile per la difesa del Paese» la Marina, e dedica un intero paragrafo alla «necessità per l'Italia di una flotta numerosa e potente. 16 In tale paragrafo si riconosce che, «poiché il suo piano generale difensivo si poggia essenzialmente per l'Italia peninsulare sull'azione della Marina militare, egli è dovere imprescindibile del Governo di provvedere alla costituzione della medesima». La commissione ritiene anche che la Marina dovrebbe studiare e adottare i mezzi più idonei per la difesa e l'attacco ravvicinato delle coste, con particolare riguardo alle torpedini; ma non pensa alla loro difesa diretta ricorrendo alle sole armi insidiose, là ove afferma che il dovere del Governo di provvedere alla Marina «si stima tanto più indispensabile di ricordarlo, in quantoché dalle recenti discussioni al Senato del Regno, parrebbe, per confessione stessa del Ministero, che la nostra Marina, specialmente per una lotta navale in alto mare, non sarebbe costituita da sufficiente, valido e potente materiale». Infine, nel Piano della Commissione la Marina aveva il compito di provvedere in esclusiva alla difesa della Sardegna.

Dopo la stasi delle costruzioni navali fin oltre il 1870, la Marina sceglie autonomamente una propria via: quella della priorità alle grandi navi, sostenuta dal Saint Bon e dal Brin contro l'Acton. Queste navi intendono realizzare caratteristiche di velocità, armamento e protezione superiori a quelle di qualsiasi altra nave di qualsiasi altra Marina – ivi compresa quella inglese – e sono dotate anche di rostro: sono, in sostanza, strumenti polivalenti per la conquista del dominio del mare. Il periodo cruciale è proprio quello che va dal 1875 (approvazione del decreto per la radiazione delle vecchie navi che avevano combattuto a Lissa, onde acquisire risorse per le nuove costruzioni) al 1887. Nel 1876 è varata la *Duilio* e sono impostate l'*Italia* e la *Lepanto*, nel 1878 è varata la *Dandolo*; nel 1885 e 1887 entrano in servizio l'*Italia* e la *Lepanto*.

[&]quot;Per armata (dal francese armeé), vocabolo molto frequente negli scritti di D.B., fin dalla Restaurazione si intende la flotta, cioè l'aliquota operativa della Marina. Nel suo Vocabolario Marino e militare del 1889 (fedele più del dovuto ai precetti puristi della Crusca), Padre Alberto Guglielmotti richiama la definizione data appunto dalla Crusca, assai vaga e antiquata: «moltitudine di navigli da guerra». E aggiunge: «un numero determinato e sufficiente di bastimenti di primaria grandezza da formar la linea di battaglia, congegnati insieme sotto un capo che tutti li governa [...] deve essere formata da bastimenti di linea, secondo le regole della tattica, e le ordinanze del paese. Deve avere tre squadre, e ciascuna squadra tre divisioni, oltre alla riserva. Le Galere da Trenta giungevano in armata sino a dugento. I vascelli di alto bordo, da trenta a sessanta. Dei piroscafi, e Corazzieri [cioè delle corazzate - N.d.a.] si vedrà [...] l'armata si forma di bastimenti di linea, secondo l'uso, accompagnati da bastimenti minori [...] Coll'esempio del Pulci, di qualche altro poeta, e dell'uso e abuso recente, vale pure Esercito di terra ma sarebbe bene eliminare la confusione, e dovrebbesi lasciare agli stranieri Flotta per Armata, ed Armata per Esercito» (lo stesso dicono, nei loro dizionari, lo Stratico - 1813 e il Parrilli - 1846). Nella letteratura militare del secolo XIX è invece prevalso l'orientamento condannato dal Guglielmotti. Il vocabolo armata è stato usato sia per indicare l'Esercito, sia - con crescente frequenza - per indicare la Grande Unità complessa composta da più corpi d'armata, che ne costituisce la più importante ripartizione. I francesi usano tuttora armeé in questo duplice significato terrestre, e parlano di armeé de terre e armeé de l'air. Questa questione linguistica fornisce fin d'ora l'occasione per ricordare che l'opera del Guglielmotti, ispirata essenzialmente al periodo velico e spesso anche a quello remico, poco si presta a un inquadramento lessicale dell'arte militare marittima nell'età del vapore, oggetto preminente della riflessione di D.B.; essa dà perciò maggior risalto alle teorie del Nostro, volte a colmare un grande vuoto che ancor persiste a fine secolo XIX.

[&]quot; Relazione... (Cit.), pp. 4 e 28-29.

Sono queste le coordinate di riferimento della prima fase del pensiero di D.B.: se si tiene conto della sua visione riduttiva degli ammaestramenti della guerra di secessione americana si dovrebbe ritenere – in prima approssimazione – che egli approva pienamente le scelte costruttive della Marina nel periodo 1875-1880. Dal punto di vista navale la guerra di secessione, infatti, è in buona sostanza la lotta di una Marina più debole, quella dei Confederati, contro la superiore Marina dei Nordisti: e per forza di cose, i Confederati non possono che puntare sulla guerre de course, sul forzamento del blocco nordista con navi ultraveloci, e combattere le navi del Nord con torpedini fisse e mobili e persino con i primi sottomarini.

Non è così: sul piano generale D.B. combatte la visione riduttiva di molti scrittori militari sul ruolo della Marina e sull'importanza del «Fronte Sud», ma al tempo stesso disapprova apertamente, sulle pagine della *Rivista Marittima* 1878-1879, la formula costruttiva delle grandi navi. È ammiratore di Nelson; tiene in gran conto i fattori morali; rimprovera al Riboty, suo comandante a Lissa, di essere stato troppo ligio agli ordini e di non aver imitato lo spirito d'iniziativa e l'audacia dell'ammiraglio britannico; ritiene però che – *per l'Italia* e specie nei confronti di una Marina inevitabilmente più forte come quella francese – la prospettiva strategica non possa essere la classica battaglia decisiva a flotte riunite per la conquista del dominio del mare. Per lui, la Marina serve essenzialmente alla difesa mobile e ad ampio raggio delle coste liguri e della penisola contro le «proiezioni di potenza» della flotta nemica, identificata *tout court* con quella francese (che già nel 1867 aveva progettato uno sbarco a La Spezia, con l'ambizioso obiettivo di investire poi Bologna).

IV – L'opzione strategica per la «guerra di crociera» e la conseguente critica alle «grandi navi» (1878-1879)

Una Marina con il compito essenziale della difesa delle coste, della quale rappresenta il preminente elemento mobile: non si tratta certo - come meglio vedremo in seguito - di una difesa diretta, passiva, statica e ravvicinata, ma è pur sempre difesa, dunque quella di D.B. potrebbe sembrare una strategia riduttiva e rinunciataria. Le ragioni di questo atteggiamento vanno ricercate non in canoni teorici, ma nella realtà del momento, nella quale - egli scrive nel 1879 - si ritiene dai più che l'esercito possa bastare alla difesa territoriale e persino a quella marittima, ma «si considera poi l'armata come un lusso nazionale e gli scritti di coloro che vorrebbero dimostrarne la necessità e la sufficienza come una scorretta edizione del Cicero pro domo sua». Che la flotta non sia in condizione di affrontare una grande potenza marittima «è pur troppo una verità che non torna certo a decoro del Paese»: ma che l'armata navale non possa farlo tra 15 o 20 anni (come è stato detto in Parlamento), «è un vincolare l'avvenire colla sapienza del passato, ammettendo che la difesa marittima non può essere tentata utilmente con una flotta che stia alla nemica nello stesso rapporto dell'esercito nostro a quello di una grande potenza territoriale [la Francia - N.d.c.]».

In questo quadro, per D.B. la difesa marittima potrebbe essere impostata, come quella territoriale, con tre diversi criteri: offensivo, difensivo controffensivo o puramente difensivo. Occorre anzitutto chiedersi se l'opzione teoricamente preferibile, quella offensiva, è veramente adatta alle nostre esigenze:

l'audace offensiva fu sempre la leva dei grandi capitani e l'aforisma prediletto degli scrittori militari che il *miglior modo di difendersi sta nell'attaccare* in nessun caso trova più completa sanzione e maggior probabilità di successo che nelle guerre marittime: ma quanti fra coloro che sono convinti di questa verità prenderebbero risolutamente l'offensiva ove non li forzasse l'impossibilità di trovare in paese una buona linea difensiva od una buona base d'operazione? Come sistema, l'offensiva non può venire propugnata se non in condizioni eccezionalissime, e non è che dopo lo studio completo del problema che sarà possibile dire se essa convenga o pur no all'Italia. Il sistema difensivo-offensivo nel proprio paese è quello che, in una lotta contro forze superiori, può sortire più felice risultato, ed è quello nel quale si è risolto il problema della difesa territoriale, mentre quello marittimo persiste ancora in ognuno degli opposti sistemi.

In linea generale, comunque, D.B. per la parte terrestre concorda con il colonnello Ricci (il quale sostiene la possibilità di «difendere colle forze di terra la frontiera continentale, ma solo quella») e, dal canto suo, si dichiara convinto di poter difendere validamente anche le frontiere marittime con le forze navali nello stesso rapporto di inferiorità rispetto a quelle di una grande potenza marittima (che è la Francia). L'obiettivo che si prefigge è di «dimostrare al Paese che la flotta è il solo elemento difensivo possibile; che è di gran lunga il più economico; che è quello che si può avere nel tempo più breve; che è utile e sufficiente contro ogni specie di offesa, ma soprattutto contro quella che più ci minaccia; che infine la flotta, appoggiata ai suoi centri strategici e difensivi, può trovarsi in tempo sulla spiaggia di sbarco, quando pure non avesse assalito il convoglio nella traversata, o di fronte alla flotta nemica che minaccia il bombardamento di una nostra città, costringendola a rimanere compatta ed a sospendere l'offesa riserbandosi di attaccarla nell'ora e nell'occasione opportuna».

Per la verità questi ultimi sono solo obiettivi ottimali, sui quali lo stesso D.B. lascia in altre occasioni aperta la porta al dubbio, non ritenendo sempre possibile ciò che ora presenta come certo. E deve intanto ammettere l'esistenza di forti difficoltà che si oppongono a un sereno esame degli aspetti marittimi della difesa nazionale, fino a farlo parlare di «nichilismo navale». In particolare constata amaramente che «manca all'Italia la vita del mare; le è sconosciuto quell'elemento dal quale ebbe tanti secoli di potenza e di gloria e al quale dovrà la grandezza che l'avvenire le prepara o la sventura che punisce l'incoscienza di un popolo». Per giunta gli ostacoli da superare sono anche altri, e periodicamente si ripresentano in tutta l'opera di D.B., senza cessare di essere d'attualità anche nel XX secolo:

- «la persistenza dell'ideale politico del nostro Risorgimento», che D.B. ritiene ispirato a concetti di carattere prevalentemente continentalista (noi ritorneremo su questo argomento);
- la conseguente opinione prevalente che i destini dell'Italia saranno sempre decisi nella valle del Po;
- «l'eccessiva importanza accordata al problema tecnico del miglior tipo di nave anziché a quella del miglior sistema difensivo». Ne è derivata, a giudizio di D.B., la «strana subordinazione di una questione organica a una tecnica, del problema difensivo a quello offensivo e delle caratteristiche di una flotta destinata solo a difendere il proprio Paese a quelle più appariscenti delle navi destinate all'offesa delle coste nemiche»;

– «l'aver considerata la questione navale della nostra difesa dal solo lato della corazza e del cannone, e non averla studiata nella sua vera natura di velocità e di tempo», dimenticando che la trasformazione del problema navale è dovuta all'avvento del vapore, «e non già alla corazza come ancora si crede da molti». Questo fatto avrebbe reso necessario non già lo sviluppo della corazza, ma la ricerca della «massima potenzialità» della propulsione a vapore, alla quale si tende «fra perturbazioni tecniche» spesso non corrette.

Dal punto di vista storico, D.B. ritiene che l'ultimo periodo nel quale eserciti e flotte d'Italia sono stati inseriti in un concetto strategico unitario e nazionale è stato quello romano; successivamente la caduta dell'Impero e il Medioevo hanno disperso e frazionato questa eredità, mentre gli ammaestramenti del periodo delle Repubbliche Marinare, della Marina Pontificia ecc. nonostante «i sapienti lavori del Guglielmotti» rimangono assai circoscritti. In conclusione «la sostituzione della vela al remo nelle armate [navali], benché lenta e incerta nel Mediterraneo, trasformando la tattica e la strategia navale, come già la degenerazione politica aveva trasformato e sminuzzato il nostro sistema di difesa, finì col disabituarci allo studio del periodo remico per corrompere la scienza navale colla funesta importanza (sic) del periodo velico. Per rintracciare utili insegnamenti navali dobbiamo quindi trasportarci al nuovo periodo italico [cioè al periodo della unità d'Italia dal 1861 in poi – N.d.c.]».

Sono proprio i riflessi tattici e strategici della propulsione vapore – e le nuove prospettive strategiche che essa apre rispetto al periodo velico – a rappresentare il perno delle teorie di D.B. Egli parte dalla constatazione che nel periodo velico i movimenti delle forze navali dipendevano dai capricci del vento e, per contro, le flotte a vela avevano un'autonomia molto maggiore rispetto alle flotte a vapore: di conseguenza la strategia navale abbracciava larghi spazi e la tattica si ricluceva alla ricerca degli accorgimenti nautici per meglio manovrare e sfruttare il vento. Non erano possibili operazioni coordinate degli eserciti e delle flotte, perché quest'ultime dipendevano dai venti e non potevano mai assicurare la loro presenza in un dato luogo e al momento richiesto. Sempre a causa dell'impossibilità di pianificare i loro movimenti, non era possibile la difesa delle coste con le flotte a vela; la difesa delle frontiere marittime era perciò affidata in esclusiva alla fortificazione permanente costiera, Da questa «inerzia del sistema difensivo» derivava «il bisogno di scindere in due parti il problema marittimo, concretando l'offesa nelle flotte e la difesa nelle fortificazioni da costa». Con l'introduzione del vapore – sottolinea D.B. – la strategia è ritornata in certo senso al periodo remico, rendendo possibile e necessario un impiego coordinato di eserciti e flotte, mettendo in crisi il dominio fino a quel momento incontrastato dei grandi vascelli a vela con autonomia pressoché illimitata, dando nuova luce all'importanza della marina mercantile, dell'industria navale, delle basi e arsenali, e infine della geografia che ne determina le posizioni in relazione alla ridotta autonomia delle navi a vapore.

La riflessione di D.B. ruota intorno a questi temi, che esamineremo più nel dettaglio. Egli non perde mai di vista il fine ultimo di combattere posizioni preconcette e esclusiviste di forza armata che al momento sopravvivono fortemente sia in campo terrestre che marittimo, ma sono ormai sorpassate perché legate a concetti offensivi e difensivi sostanzialmente ancora risalenti al periodo velico. La sua ottica, peraltro, non è né isolata, né tipica del tempo. I nodi del suo pensiero negli anni seguenti già si trovano, *in nuce*, in un articolo del 1876 (da lui citato) sulla strategia navale dell'I-

talia il cui autore è un nome illustre, Augusto Vittorio Vecchj. Il Vecchj accenna, infatti, ai caratteri e all'attualità del periodo remico, ai contenuti della strategia passata e presente, all'importanza delle basi e della velocità delle navi da guerra, a vapore, al nuovo ruolo strategico delle Bocche di Bonifacio ecc.: tutti temi di base che ritroveremo.

Per quanto riguarda l'importanza della marina mercantile, il suo rapporto con quella militare e l'organizzazione della Marina in genere, nel 1871 il D'Amico (deputato e ufficiale di Marina già Capo di Stato Maggiore di Persano a Lissa) precorre almeno taluni concetti di D.B., scrivendo che «l'Amministrazione della marineria [civile e militare] si propone la difesa della frontiera marittima in tempo di guerra, e lo sviluppo del commercio per via di mare in tempo di pace» [intorno al 1880 la nostra marina mercantile era gravemente trascurata – N.d.C.]. Per raggiungere questi obiettivi, secondo il D'Amico l'ordinamento della Marina deve avere «a base principale l'ordinamento mercantile». Il naviglio da guerra deve essere ristretto, in pace, al numero di navi strettamente necessario per la protezione del commercio e per la difesa marittima dello Stato. Non occorre, a suo giudizio, mantenere un numeroso naviglio da guerra di riserva, il naviglio leggero per la difesa delle coste e dei porti, il naviglio necessario per i trasporti militari; in caso di necessità, provvederà un'industria privata convenientemente sviluppata.

Infine, le considerazioni di D.B. sulle differenze – da lui esasperate – tra periodo remico e periodo velico non sono qualcosa di «datato», di tipico di un periodo di transizione nel quale le effettive possibilità, i limiti e i futuri riflessi militari e strategici della propulsione a vapore delle costruzioni navali non sono ancora ben noti: come meglio si vedrà in seguito, alla voce *arte militare marittima* dell'«Enciclopedia Militare» 1933, i capitani di fregata Almagià e Pittaluga a proposito delle differenze tra i vari periodi ricorrono a concetti sorprendentemente analoghi a quelli di D.B.¹⁷

Le nuove prospettive che apre la propulsione a vapore non favoriscono un Paese con le caratteristiche geografiche e lo sviluppo costiero dell'Italia. La possibilità o meno di «proiezioni di potenza» da parte della superiore flotta francese contro le lunghe e indifese coste della Liguria e dell'Italia peninsulare rimane uno dei temi più dibattuti dal 1870 in poi. È perciò uno dei cavalli di battaglia di D.B., che vi dedica il suo primo articolo (1878) di carattere strategico, intitolato *La potenzialità degli sbarchi in correlazione con la difesa per linee interne*, ¹⁵⁸ significativamente pubblicato sulla *Rivista Militare* anziché sulla *Rivista Marittima*. In questa sede, l'ottica di D.B. ha un originale carattere interforze: egli esamina la possibilità di sbarchi francesi sulle

¹⁷ Per più particolareggiati confronti si veda: E. D'Amico, *La marineria nazionale*, «Nuova Antologia» Vol. XVIII Fasc. XII dicembre 1871, pp. 712-722; A.V. Vecchi, *Sulla strategia navale dell'Italia*, «Nuova Antologia» Vol. I Fasc. IV aprile 1876, pp. 801-820; «Enciclopedia Militare» (Cit.), Vol. I pp. 730-731 (il comandante Almagià, eminente geografo, fu anche Capo dell'Ufficio Storico della Marina).

¹⁸ Per "difesa per linee interne" si deve intendere "difesa manovrata mediante forze mobili terrestri", nella fattispecie riferita all'Italia peninsulare. Il vocabolo "correlazione" indica – in generale – "relazione reciproca tra due termini o fenomeni" (Garzanti). D.B. usa molto spesso l'espressione "correlazione terrestre-marittima" o altre analoghe, per sottolineare fin da allora la necessità di un "modello di difesa" unitario e interforze che inserisca in un unico e ben definito concetto strategico l'impiego delle forze terrestri e navali, sfruttando e integrando al meglio le rispettive peculiarità e possibilità contro il più probabile avversario (la Francia).

nostre coste in relazione sia alla difesa marittima che a quella terrestre, avendo constatato che «gli ufficiali di marina considerano quella questione come estranea alla guerra marittima, occupandosi essi più specialmente del modo come contendere il dominio del mare; gli ufficiali dell'esercito la considerano un'intrusa nel campo della scienza militare, e non la accettano che sotto il protettorato di autorità meritatamente apprezzate» (quest'ultimo riferimento è forse al Barone Jomini, teorico franco-svizzero della guerra di vasta influenza anche in Italia fino al 1940, che nel suo *Précis* del 1837 aveva trattato degli sbarchi, ritenendoli – nel periodo velico – poco frequenti e possibili solo dopo la preventiva conquista del dominio del mare)¹⁹.

Ciò premesso, D.B. intende contrastare le diffuse tesi «continentaliste» che la minaccia principale da parte francese avverrà via terra e dalle Alpi, che di conseguenza non esiste la minaccia via mare alle coste e che, comunque, anche questa minaccia da Sud può essere contrastata solo con le forze terrestri, anche perché al momento la flotta non è in grado di provvedere efficacemente alla difesa delle coste. A suo giudizio, invece, all'inizio della guerra la minaccia principale avverrà attraverso il mare, riguarderà anche la riviera ligure e avrà consistenza assai maggiore di quella prevedibile secondo gli esponenti dell'esercito (sbarco di 100.000 uomini circa e non di 60.000 circa). Poiché l'esercito senza una flotta efficiente non potrebbe contrastare da solo le forze terrestri nemiche, ne consegue che il sistema di difesa con il solo ricorso alle forze terrestri «se ci può essere imposto da una imperiosa necessità momentanea [cioè dalla mancanza di adeguate forze marittime, così come veniva ad esempio ipotizzato dal Ricci – N.d.c.], non può divenire il sistema naturale di difesa nazionale, senza falsificare il problema, senza condurci a disastrosi rovesci».

Nell'articolo del 1878 *Le Flotte difensive-offensive* e in quello del 1879 *I determinanti della difesa navale* D.B affronta il problema del miglior impiego strategico e tattico delle nostre forze navali contro la superiore flotta francese e del miglior indirizzo delle costruzioni navali, in disaccordo con il comandante Morin. Quest'ultimo nell'articolo *La difesa marittima dell'Italia* dopo aver espresso molta sfiducia nelle torpedini fisse e nelle nuove navi torpediniere (che secondo alcuni sarebbero sufficienti per difendere l'Italia, rendendo superflua la flotta) ritiene – diversamente da D.B. – che la Francia non sia in grado di sbarcare sulle coste italiane circa 100.000 uomini, ma che la cifra vada limitata a 50-60.000 uomini.²⁰

A giudizio del Morin, inoltre, la possibilità di sbarco di tali forze dipende solo dalla libertà d'azione che avrebbero le forze da sbarco. In questo senso, egli ritiene che presupposto dello sbarco è il dominio del mare, e che lo sbarco in un solo porto o in una buona rada non è indispensabile e anzi dannoso: meglio le spiagge aperte, anche perché in tal modo si assicura allo sbarco stesso il requisito essenziale della rapidità. Per la difesa delle coste è perciò indispensabile una flotta appoggiata ad alcuni punti forti ben difesi; non deve essere la flotta ad appoggiare una catena ininterrotta di questi ultimi. Tale flotta deve essere comunque in grado di contendere – riunita e impiegata a massa – il dominio del mare al nemico. Perciò, sempre secondo il Morin

¹⁹ Sul pensiero di Jomini, di vasta influenza in Europa anche nel secolo XX, si veda F. Botti, *Il pensiero militare e navale italiano dalla Rivoluzione Francese alla prima guerra mondiale*, Roma, SME – Uf. Storico 1995, Vol. I (1789-1848) Capitoli II e III.

²⁰ E. Morin, *La difesa marittima dell'Italia*, «Rivista Marittima» 1878 Vol. I, Fasc. I pp. 16-33.

per tradurre in atto un tale concetto, è necessaria una flotta mobile e forte; una flotta di navi che potranno essere inferiori a quelle del tipo *Italia e Lepanto*, ma che certo dovranno risultare assai più grandi e costose dei piccoli lancia-siluri di cui si è tanto parlato [...] Le varie qualità che si possono richiedere in un bastimento da guerra sono generalmente di natura tale che si escludono a vicenda; e solo chi ignora i principii scientifici della costruzione navale può credere che sia una cosa attuabile il farle coesistere in un tipo di dimensioni molto piccole e di poco prezzo [...] Se l'Italia può avere una flotta siffatta, la sua difesa marittima è assicurata; se non la può avere, allora bisogna che il problema della protezione delle sue coste essa lo sciolga con la saggezza della sua politica, imperrocché la scienza militare è impotente a risolverlo.

D.B. giudica diplomaticamente l'articolo del Morin «il suggello posto al lungo lavoro di gestazione d'un sistema difensivo navale, e il primo solco nel campo non ancora dissodato della difesa offensiva». Egli vuol dimostrare che la flotta da sola è capace di difendere le coste, anche senza quelle fortificazioni che per la Commissione per la difesa dello Stato del 1862-1871 erano indispensabili, se non altro perché le forze navali non avevano ancora l'efficienza desiderata. Concorda perciò sostanzialmente con il Morin sulla necessità di fortificare solo pochi punti fondamentali d'appoggio per le forze navali. Dove si riscontra un punto di divergenza fondamentale è sulle caratteristiche costruttive del naviglio (le quali, constata D.B., rispecchiano anche il concetto di difesa navale del Ministro Brin, del Consiglio di Marina e del relatore della Giunta Parlamentare nel 1877 onorevole Maldini).

In materia di costruzioni navali secondo D.B. gli interrogativi fondamentali ai quali bisogna rispondere sono tre: «le flotte difensive devono comporsi di elementi *simili* a quelli delle flotte offensive? Per risolvere un problema difensivo dobbiamo noi crearci una forza navale che abbia lo stesso carattere e la stessa potenzialità delle navi che dovranno attaccarci? È possibile rinunciando ad alcune potenzialità per svilupparne delle altre, ottenere una flotta che soddisfi alle condizioni del problema?». La sua risposta ai primi due è negativa; all'ultimo è positiva. In tal modo si trova schierato su posizioni opposte a quelle della politica delle grandi navi, ispirata dal Saint Bon e dal Brin, della quale al momento è portavoce il deputato Galeazzo Maldini. In particolare, osserva:

l'onorevole Maldini, a tal proposito, si esprime nettamente dicendo: «Ai mezzi adoperati dall'avversario occorre *in marina* opporre mezzi analoghi, e siccome tutte le potenze marittime dispongono anzitutto di una flotta composta di navi di linea, così *è necessario* che anche noi possediamo codesta flotta per opporla all'avversario, né servono certamente a tale scopo le piccole navi speciali». Questa necessità di possedere una flotta di linea per opporla a quella dell'avversario, ci conduce alla rinuncia di uno dei grandi vantaggi della difesa e ci mette alla pari colle forze nemiche. Se il problema della difesa marittima ammette una soluzione vantaggiosa, questo vantaggio deve concretarsi nella natura della flotta difensiva, poiché se que-

²¹ Il Saint Bon era stato Ministro della Marina dall'11 luglio 1873 al 25 marzo 1876. Il Brin, succedutogli nel marzo 1876, aveva retto la carica fino al 24 marzo 1878 e dal 24 ottobre 1878 al 19 dicembre 1878: sono quindi i padri delle quattro grandi corazzate *Dutlio, Dandolo, Italia e Lepanto*. Ad essi succedette Ferdinando Acton, Ministro della Marina dal 25 novembre 1879 al 17 novembre 1883 e sostenitore – come D.B. – di criteri costruttivi opposti. Alla caduta dell'Acton ritornò al Ministero il Brin, che resse la carica dal 1884 al 1892 e dal 1896 al 1898.

sto non fosse, gli altri vantaggi, per l'Italia, non compenserebbero l'insufficienza delle nostre forze navali di fronte ad una grande potenza marittima.

La «grande potenza marittima» possibile nemica è in primo luogo la Francia e – molto più alla lontana – l'Inghilterra; l'Austria al momento ha una flotta inferiore a quella italiana. D.B. prova anche a stabilire dei criteri oggettivi per meglio configurare i rapporti di potenza tra le varie flotte. Considerando il pur «primitivo» metodo di confronto del Dislère basato sul tonnellaggio e sul costo delle navi, arriva alla conclusione che fatta uguale a 1 la potenza marittima dell'Italia, l'Austria avrebbe il coefficiente 0,75, l'Inghilterra 5,50, la Francia 3,20. La sproporzione si accentua considerando anche il numero delle navi: Inghilterra 7,75, Francia 4,30. Questi dati già impongono alle forze navali italiane un atteggiamento *strategicamente difensivo*, perché

l'enorme sproporzione che esiste fra le due massime e le medie potenze marittime ci dimostra l'impossibilità di una efficace difesa navale, senza il presente concorso di un buon ordinamento difensivo, quando non si abbia, come non ha l'Italia, un litorale che le permetta di trascurare impunemente l'offensiva marittima, oppure senza una preveggente politica che prepari colle alleanze una equipotenza navale.

Se la difesa marittima di una potenza inferiore come l'Italia deve puntare soprattutto sulla difformità dei criteri costruttivi, ne deriva che «all'offesa debbono essere indispensabili alcune potenzialità che possono eliminarsi dalla difesa». Le flotte offensive hanno dovuto dare un grande sviluppo alle potenzialità del cannone, sacrificandone delle altre, «che costituiscono appunto il valore delle flotte difensive». In quest'ultime il cannone e gli altri mezzi difensivi che fanno sistema con esso possono venire in tutto o in parte eliminati:

l'eliminazione dovrebbe spingersi fino a quel punto che permette, *collo sviluppo della mobilità* [nostra sottolineatura – N.d.C.] alle flotte difensive di accettare o rifiutare a volontà la battaglia, mantenendosi libere di attaccare nell'ora e nelle condizioni opportune. È questa una necessità assoluta delle flotte difensive, senza la quale, della difesa esse non avrebbero che il nome, e non sarebbero mai altro che insufficienti forze offensive.

In sintesi, per D.B. una flotta difensiva tende a raggiungere il massimo della mobilità sacrificando la potenza di fuoco; il contrario avviene per le flotte offensive. Non si potrebbe essere più distanti dalla formula del Saint Bon e del Brin, le cui grandi navi oltre a sviluppare le stesse caratteristiche del naviglio maggiore delle altre flotte europee, intendono se mai esaltarle e superarle.²² Constatato che tutte le flotte europee del momento hanno carattere *offensivo*, D.B. giudica le nostre grandi navi al momento varate o in costruzione (*Duilio*, *Dandolo*, *Italia* e *Lepanto*) «eccessivamente offensive». In particolare

¹² Si veda, in merito, S. Pacoret di Saint Bon, *La questione delle navi*, Torino, Loescher 1881; B. Brin, *La nostra marina - lettera*, Roma, Perelli 1880; G. Bettòlo, *Benedetto Brin*, «Nuova Antologia», Vol. LXXV Fasc. 635 – 1° giugno 1898, pp. 562-566.

il rostro delle corazzate è una incoerenza di quel principio che ammette la possibilità di riunire sagacemente in una sola costruzione delle potenzialità divergenti, in omaggio al quale concetto si costrussero delle flotte nelle quali tutto si è sacrificato al cannone per compilare poi delle tattiche indirettamente fondate sul rostro. Questa discrepanza di idee deriva dall'avere stimata la potenzialità offensiva delle flotte da quella apparente di combattimento. Nella battaglia il rostro, il siluro, il cannone debbono stimarsi potenzialità offensive, e quindi concorrenti allo scopo medesimo: mentre poi, modificando la nave, divengono realmente delle potenzialità divergenti, dalle quali si spera di ricavare un massimo di potenzialità convergenti.

L'atteggiamento critico nei confronti delle grandi navi non significa, però, che D.B. si schieri tra gli entusiasti sostenitori delle torpedini e delle torpediniere. Senza pronunciarsi - per il momento - in modo categorico e definitivo, si dichiara favorevole a un tipo di nave al momento sconosciuto nelle flotte europee, più leggero, «di robusta costruzione, di buona stabilità e forte per velocità, evolutibilità, autonomia, per forza di sprone, e metto in ultimo per utilità di siluri...». Si tratterebbe di «una semplice nave rostrata di alto mare che raggiunga il limite massimo della mobilità

anche a sacrificio completo del cannone».

L'esame delle modalità strategiche con le quali dovrebbe agire la flotta italiana contro una flotta superiore lo porta a suggerire ulteriori orientamenti nelle costruzioni navali, che privilegiano sempre e al massimo grado la velocità ma sembrano lasciare la porta più aperta al cannone. Va qui messo in evidenza che al momento non prende in esame l'ipotesi di una guerra in Adriatico contro la flotta austriaca, giudicandola «questione tanto complessa, tanto delicata politicamente, tanto gelosa dal punto di vista del nostro avvenire marittimo, che può solo competentemente studiarsi da un comitato speciale». E le sue idee in materia strategica derivano da serie di presupposti particolari che possono essere così riassunti:

- nel periodo velico il potere offensivo delle flotte era quasi interamente navale,

e l'offesa costiera era solo «superficiale e momentanea»;

 dopo l'avvento del vapore si è verificata una rottura radicale. Infatti «la guerra marittima [di oggil non solo non ha nulla in comune con quella continentale, ma nello stato presente delle flotte essa non ha a che far nulla colla guerra marittima del periodo precedente»;

- di conseguenza è necessario individuare «una via nuova», perché gli scrittori moderni (sia italiani che europei) offrono ben poco: «i più rivangarono le antiche teorie; gli altri si limitarono a qualche idea spicciola, non sorta da buone fonti, che intesa

da chi ha senso della capacità difensiva delle flotte, può parere una profezia»;

- le possibili modalità d'azione delle due flotte probabili avversarie (francese o inglese), ambedue molto superiori alla nostra, saranno il blocco della nostra flotta nelle sue basi e una volta fatto questo, le azioni contro-costa con lo scopo di compromettere o impedire la mobilitazione marittima e terrestre, interrompendo le vitali comunicazioni costiere e le comunicazioni marittime con le isole:

- nessuna di queste azioni è tanto pericolosa da compromettere le sorti del Paese, quindi non è necessario impegnare tutta la nostra flotta in una battaglia decisiva, «quando non s'abbia altra speranza che quella di salvare con qualche eroismo l'onore delle armi, mentre si lascia aperto il Paese a minacce maggiori, dalle quali la flotta poteva, probabilmente, anzi con piena sicurezza, difenderlo».

Con queste premesse, richiamandosi – nonostante le orecedenti affermazioni – al passato e in particolar modo agli scritti del Grivel,²⁵ D.B. sostanzialmente propone come forma di azione più conveniente per la flotta italiana la tipica, vecchia arma delle flotte più deboli contro quelle più forti fin dal periodo velico: la guerra di crociera.²⁴ Essa sarà eseguita «da navi staccate, piccole divisioni di navi militari, col complemento di quelle da corsa» e dovrà appoggiarsi alle tre piazze marittime fortificate – o centri difensivi strategici – di Messina, La Maddalena e Spezia, perché il teatro d'operazioni principale sarà il Tirreno. Non sarà conveniente, comunque, tentare il forzamento del blocco a forze riunite, perché «con una flotta che potenzialmente non rappresenta che un quarto di quella nemica è illusione il supporre di forzare il blocco senza accettare una battaglia decisiva e sacrificare l'armata».

Sarà invece possibile impedire la prima minaccia: l'offesa nemica contro le nostre coste per ostacolare la mobilitazione e il concentramento dell'esercito. Ciò potrà essere fatto con due provvedimenti: a) accelerare al massimo la mobilitazione delle forze navali. Si tratta di un settore molto trascurato in tutte le Marine, visto che al momento, anche dopo l'avvento del vapore, per rendere operativa una flotta occorre non meno di un mese. Una rapida mobilitazione basterebbe ad assicurarci la superiorità marittima per 10-15 giorni, sufficienti per la contemporanea mobilitazione dell'Esercito; b) approntare con un'idonea politica di sussidi un naviglio mercantile che possa competere (per velocità, qualità marine, robustezza della costruzione e specie della prora) con il naviglio nemico, e che «in tempo di pace sarà elemento vitale della nostra prosperità marittima e in tempo di guerra assicurerà la nostra mobilitazione, le relazioni del continente colle isole, le più importanti operazioni commerciali e sarà solido ed efficace complemento della nostra difesa offensiva».

L'insistenza di D.B. sull'importanza anche militare e operativa della marina mercantile, oggi scontata, non lo era affatto ed era cosa rara e rimarchevole in quei tempi, nei quali il naviglio mercantile veniva ancora considerato come qualcosa di estraneo alle operazioni del naviglio militare. Egli se ne rende ben conto, e aggiunge:

²⁸ Grivel (Luis Antoine Richild), autore delle seguenti opere, che riguardano in particolar modo le *proiezioni di potenza* e la difesa marittima:

De la guerre maritime avant et depuis les nouvelles inventions, attaque et défense des côtes et des ports, guerre du large, étude historique et stratégique, Paris, A. Bertrand 1869;

La guerre des côtes, attaque et défense des frontières maritimes. Les canons à grande puissance,
 Paris, Bureau de la Revue Contemporaine 1864;

la Marine dans l'attaque des fortifications et le bombardement des villes du littoral: Sébastopol, Bomarsund, Odessa, Sveaborg, Kinburn, Paris, Dumaine 1856.

²¹ Il termine *guerra di crociera*, molto usato da D.B., è ignorato dal *Dizionario di marineria militare* (1866) del Parrilli, così come la definizione di *guerra di corsa*. Anche il più recente vocabolario del Guglielmotti (1889) non ne parla, citando solo la parola della Crusca *Corsaro* (capitano di bastimento che in tempo di guerra, per lettera patente sovrana, scorre il mare a suo rischio contro navi, mezzi e persone del nemico). La definizione più rispondente è quella del Bernotti (1904): per *guerra di crociera* si intende l'insieme delle operazioni che hanno come scopo l'attacco o difesa del commercio marittimo e l'attacco o difesa dei convogli di sbarco, condotto da incrociatori militari e ausiliari. *Guerra di corsa* – in senso stretto – è invece l'azione condotta contro il commercio nemico da navi mercantili armate da privati, il cui capitano è munito di licenza regia per distinguerlo dai pirati (Cfr. R. Bernotti, *La guerra di crociera*, «Rivista Marittima» 1904, Vol. I, Fasc. I, pp. 5-38). Gli scrittori francesi – e taluni scrittori italiani – chiamano però *guerre de course*, guerra di corsa, ambedue i sistemi.

per quanto fantastiche possano parere a taluni queste mie idee sulla cooperazione dell'elemento mercantile alla difesa nazionale e sopra questo innesto democratico nell'organismo aristocratico militare, come lo definiva il signor N. Gavotti, pure io non cesserò mai dal considerare il nostro naviglio mercantile come indispensabile elemento difensivo e dal propugnarne i perfezionamenti che possono contribuire alla potenza militare del paese. Il difficile starà nel trovare il bandolo della matassa e nel fare in modo che le gretterie e gl'interessi di parte non disperdano quel poco che ancora ci resta di dignità e coscienza nazionale.

Una volta assicurata la mobilitazione nel periodo iniziale della guerra, la flotta da battaglia dovrà essere concentrata in attesa degli eventi nel suo centro strategico. Si dovrà allora forzare il blocco per scatenare con navi di idonee caratteristiche – imitando gli incrociatori confederati (*blokade runners*) della guerra di secessione – la guerra di crociera e di corsa contro il naviglio mercantile nemico:

benché il trattato di Parigi del 16 aprile 1856, con grande ingiuria delle nazioni minori, abbia abolita la corsa, senza assicurare la inviolabilità assoluta della proprietà privata, pure non credo che un assioma di diritto marittimo strettamente militare e per nulla umanitario vincoli le potenze firmatarie alla osservanza di quella brennica legge [...] Mirare alla ricchezza e al naviglio mercantile nemico, è rappresaglia di guerra, è dovere di uno Stato marittimo, poiché spesso, come dice il Grivel [da D.B. ripetutamente citato in proposito – N.d.c.], «est de l'epuisement d'un peuple atteint dans son commerce, ses finances, ses industries qu'il faudra attendre le retour de la paix maritime». Rinunciare alla offensiva esterna è una vergogna per una nazione marittima. Non posso comprendere che l'Italia si rassegni a tanta miseria morale quando il sottrarsene le è un dovere e un compito così facile [...] Forzare il blocco è adunque la nostra sola probabilità di successo, è il mezzo per assicurarci, anche bloccati, una indispensabile capacità offensiva.

Per l'operazione di forzamento del blocco non è conveniente impiegare le navi da battaglia: bisogna ricorrere a naviglio con speciali caratteristiche, mentre la flotta da battaglia deve rimanere concentrata nella sua base, con un duplice ruolo: costringere il nemico a mantenere un blocco difficile e oneroso contro coste poco propizie che lo espongono ai colpi della flotta bloccata, agevolando le imprese degli incrociatori corsari «con false uscite, col coprirne la partenza e l'arrivo ecc., senza, però, mai avventurarsi in una serie di azioni lungi dalla piazza». Per la guerra di crociera, invece, occorrono «una dozzina di navi militari completate da quelle del commercio che si potrebbero armare in corsa [cioè come navi corsare – N.d.c.]». Pur privilegiando la velocità, le navi militari per la guerra di crociera

non devono avere nulla in comune con quelli oggi chiamati incrociatori e rappresentati dall'*Inconstant*, *Shah*, *Volage*, *Duquesne*, *Colombo*, ecc. per i quali si è troppo pagato, a scapito di altri caratteri, il vantaggio della velocità. Secondo me questi corridori del mare debbono appartenere allo stesso tipo delle navi da battaglia, e formarne la seconda classe distinta dalla prima per riduzione di tonnellaggio e di potenza militare; ma non da quella separata per incompatibilità di caratteri nautici.

Al momento, D.B. constata che nessuna delle navi mercantili o da guerra in servizio risponde ai requisiti richiesti dalla guerra di crociera; in particolare, quest'ultima

«esclude i grandi tonnellaggi, le forti corazze, i portentosi cannoni» e induce ad auspicare che l'avvenire «ci trovi più coscienti delle nostre necessità difensive e meno facili entusiasti di colossali costruzioni, le quali, come osserva sagacemente l'autore più volte citato della *Guerre maritime* [il Grivel – N.d.c.], lusingano più l'amor proprio degli ingegneri di quello che tornino vantaggiose al paese e finiscono per trascinare fatalmente ed irresistibilmente alla grande guerra [cioè allo scontro a flotte riunite, nelle quali una flotta molto più debole come l'italiana avrebbe senza rimedio la peggio – N.d.c.]».

Le categorie di pensiero prima esposte, invero non prive in ogni tempo di lati discutibili, segnano anche per il futuro il pensiero di D.B. e inducono a riflettere sul problema difensivo dell'Italia nella seconda metà del secolo XIX, le cui soluzioni assomigliavano, tutte, alla quadratura del cerchio. In qualsivoglia ipotesi l'avversario più probabile, la Francia, rimaneva economicamente molto superiore e militarmente molto più forte sia per terra che per mare, e la geografia non agevolava affatto una difesa unitaria dell'Italia. Per limitarci al campo marittimo, va anche ricordato che il Brin per assicurare la difesa del paese dal lato mare riteneva necessarie ben 16 moderne grandi navi tipo *Dandolo*, obiettivo naturalmente mai raggiunto – e difficilmente raggiungibile – per ragioni economiche. Come affrontare con forze molto più deboli la flotta francese, era quindi un problema da esaminare prescindendo da obiettivi teorici e strategici ottimali e dal postulato teorico che solo affrontando e superando il nemico in una battaglia decisiva a flotte riunite si poteva ottenere il libero uso del mare e assicurare una sicura difesa delle coste: *ultra posse nemo tenetur*.

Va infine notato che, negli articoli fin qui esaminati, D.B. propugna la guerra di crociera, ma per il momento non indica in quale modo evitare o almeno contrastare considerando i rapporti di forza navali al tempo esistenti – quello sbarco in forze sulle nostre coste che pur ritiene possibile. D.B. chiama quella di crociera contro il commercio un tipo di guerra eminentemente strategico (diversamente dalla battaglia a forze riunite, che avrebbe carattere più tattico che strategico), ma non indica perché, colpendo il traffico mercantile di una Nazione - come la Francia - che ha carattere economico e militare essenzialmente continentalista, si dovrebbero ottenere risultati strategici di grande portata. Gli exempla historica che egli cita non sembrano adatti alla bisogna, perché riguardano o la guerra di crociera degli Stati Confederati del Sud contro quelli del Nord (tuttavia risultati vincitori) nella guerra di secessione americana, o le guerre di crociera francesi dei secoli XVIII e XIX contro l'Inghilterra. Quest'ultimo era un Paese industriale, commerciale e marittimo che quindi soffriva-il massimo del danno se veniva attaccato il suo commercio e che tuttavia, dal 1789 al 1815 era sempre ugualmente riuscito a mantenere aperte le vitali linee di comunicazione con le sue colonie.

V – L'influsso preminente della geografia sulle modalità strategiche per la difesa delle coste: centri difensivi e centri strategici (1879)

Per i dizionari marittimi del secolo XIX il vocabolo *crociera* significa genericamente «azione di una nave, consistente nel mantenersi in un tratto di mare solcandolo continuamente in più direzioni, in guisa da impedire che alcun vascello possa traversarlo senza essere scorto da essa» (Parrilli). Si tratta, in sostanza, di incrociare in

zone di passaggio obbligato; e data la ridotta autonomia delle navi nell'età del vapore le basi marittime accrescono il loro ruolo. Ne consegue la necessità di ricorrere o alla geografia come strumento strategico primario per la ricerca di modalità d'azione, che consentano anche a una flotta inferiore di operare con vantaggio contro una flotta superiore. In quattro articoli sulla Rivista Marittima del gennajo-aprile 1879. D.B. studia la possibilità che al momento offrono le basi marittime italiane esistenti, e individua - confrontando le sue opinioni con quelle dei più autorevoli scrittori quali di esse sono da potenziare, quali da trascurare, quali da creare ex-novo. Partendo dal principio che «la classificazione e la potenzialità delle navi è funzione del sistema di difesa o offesa al quale sono subordinate, e non deriva dalla natura e dalla potenzialità delle armi», stabilisce una fondamentale differenza tra centri difensivi. basi che soprattutto in relazione alle loro caratteristiche geografiche assicurano di per sé un alto grado di protezione al naviglio specie mercantile, e centri strategici, che invece in relazione alla loro posizione geografica assicurano alla flotta che vi è raccolta la migliore capacità strategica. Dopo aver chiarito che è la flotta a difendere il paese, mentre i centri strategici ne agevolano solo il compito, dimostra con exempla bistorica derivanti dalla guerra di secessione americana e dalla guerra francoprussiana che la difesa delle coste non è assicurata dai cannoni e dalle corazze, ma dalle caratteristiche geografiche e idrografiche. Sotto questo profilo, ritiene le coste della Francia, della Germania e degli Stati Uniti le più facilmente difendibili, mentre le meno difendibili sono proprio quelle dell'Italia. Il sistema di difesa più rispondente alla grande estensione e alla vulnerabilità delle coste italiane è perciò quello unicentro, basato sull'impiego di forze navali molto mobili agenti a largo raggio, anche se inferiori a quelle del nemico; esse sarebbero in grado di operare separatamente, ma dovrebbero mantenersi riunite in una sola grande base. Quindi, niente sistema policentrico (flotte difensive composte solo da piccole navi costiere appoggiate a numerose basi) o dicentrico (flotte di grandi navi che partendo da più basi agiscono anche separate per mantenere il contatto con le flotte del nemico o bombardare le sue

Per individuare il miglior «centro strategico» per la nostra flotta, D.B. respinge la tesi tradizionale – sostenuta da molti – che un arsenale sia *indispensabile* in una base operativa. Quest'ultima deve consentire la miglior difesa da sorprese, da attacchi torpedinieri e colpi di mano, la massima capacità di eludere o forzare il blocco o la zona d'investimento del nemico, e una capienza tale da consentire il ricovero dell'intera flotta; se poi dispone anche di un arsenale, tanto meglio. In relazione a questi requisiti, D.B. ritiene che non bisogna lasciarsi abbagliare dal detto di Napoleone che «i tre grandi *porti d'armamento* e di *costruzione* italiani sono Spezia, Taranto e Venezia». Le possibilità strategiche e operative sono tutt'altra cosa; sotto questo profilo fondamentale,

La Spezia e Taranto non soddisfano alle condizioni tattiche dei centri strategici, e Venezia che potrebbe soddisfare a queste condizioni tattiche (e che sarebbe un'eccellente base di operazioni se fosse a Messina) colle sue possibilità di molteplici uscite, non soddisfa alle condizioni strategiche per la sua posizione geografica. Questi tre posti militari, che sono appunto quelli che la natura ci ha dato, come disse il Maldini, per la difesa dei nostri tre mari, e per stabilirvi i nostri arsenali, non sono e non debbono essere le nostre basi d'operazione. Essi sono le nostre piazze

di rifugio, di estrema, e diciamolo subito, di quasi impossibile riscossa; essi sono i nostri tre centri difensivi e non i nostri centri strategici, e come tali essi sono di una importanza navale secondaria.

Secondo D.B. ai fini della difesa marittima si possono considerare tre zone d'operazioni, corrispondenti rispettivamente al bacino dell'Adriatico, al bacino dello Ionio e a quello del Tirreno; ciascuno di essi dovrebbe disporre di un centro difensivo e di uno strategico. Nel bacino dell'Adriatico Venezia è il miglior centro difensivo d'Italia e offre eccellenti possibilità alla difesa; nella laguna veneta, perciò, potrebbe venire ricoverato tutto il materiale che non ha valore militare ma che conviene salvare dall'offesa nemica, a cominciare dal naviglio commerciale e di quello a vapore. Ancona, benché sia servito da base d'operazione nel 1866, non serve né come centro strategico né come centro difensivo. Anche Brindisi, pur prestandosi (meno però di Valona) come base di una flotta per chiudere il Canale d'Otranto, non sarà mai né una buona stazione navale né un buon centro strategico. Taranto è troppo lontano dall'Adriatico (130 miglia da Brindisi); perciò «è sulle coste nemiche [dell'Austria, e in particolare nelle isole della Dalmazia – N.d.c.] che noi dobbiamo fin da oggi abituarci a considerare il nostro centro strategico quando le eventualità politiche ci conducessero nuovamente a tentare la sorte delle armi contro un avversario [l'Austria – N.d.c.] del quale dovemmo riconoscere [a Lissa] il valore...». Non deve più accadere – raccomanda D.B. – che si sia costretti, come nel 1866, a nominare una Commissione per concretare un piano di campagna, ma tutto deve essere predisposto fin dal tempo di pace; questa base avanzata deve essere occupata fin dall'inizio dell'ostilità e convenientemente attrezzata a difesa.

Nel bacino dello Jonio Taranto fornisce un buon ancoraggio e un sicuro rifugio a una flotta, ma ha solo le caratteristiche di un buon centro difensivo, non quelle di un centro strategico. Uscendo per operare al largo, una flotta dovrebbe agire «lungo una costa difficile, aperta, senza gruppi di isole tra le quali cercare un rifugio momentaneo», e sarebbe troppo lontana sia dall'Adriatico che dalla Sicilia. La nostra principale base di operazione nello Jonio è invece Messina, che «riunisce tutte le migliori condizioni strategiche per operare tanto nello Jonio quanto nel Tirreno, e io non esiterei a dichiararla il nostro più importante centro strategico, se le sue condizioni difensive

fossero pari ai vantaggi della sua posizione geografica».

Il Tirreno secondo D.B. è il bacino più importante nel quale può concentrarsi la massima potenza difensiva. In questo mare il raggio d'azione della piazza di Messina può estendersi fino a Napoli, mentre il centro strategico con i migliori requisiti per difendere il tratto di costa più minacciato (dalla Liguria a Monte Argentario) è La Maddalena, che oltre essere facilmente bloccabile, data la sua posizione centrale consente a una flotta sia di intervenire rapidamente contro sbarchi e offese alle coste liguri, sia di bombardare le coste della Francia e di attaccarne il commercio. Spezia è solo un buon centro difensivo, e – come quella di Taranto e Venezia – la sua importanza è più continentale che marittima; il suo fronte più debole non è quello a mare, ma verso terra, a est. Infine l'Isola d'Elba potrebbe diventare una preziosa, insostituibile base d'operazione per un nemico che si accingesse a sbarcare in Liguria, né sarebbe possibile difenderla dalla Spezia: «io reputo il possesso dell'Elba come una condizione di esistenza nazionale, e vorrei quindi che si studiasse il modo, finché non avremo una flotta, onde contendere l'isola il più a lungo possibile».

VI – Ammaestramenti della battaglia di Lissa: caratteristiche del naviglio da costruire e lineamenti strategici di una difesa unitaria e interforze della penisola (1880)

Da fine 1880 al luglio 1881 D.B. torna a dedicarsi all'insegnamento presso la R. Scuola di Marina di Genova e nella primavera 1882 presta servizio presso la Scuola Superiore di guerra dell'Esercito di Torino, quale insegnante di arte militare marittima. È un biennio, quello dal 1880 al 1882, particolarmente fecondo, nel quale oltre a numerosi articoli sulla *Rivista Marittima* vedono la luce le sue prime opere organiche. Il loro interesse è assai minore di quello degli articoli del 1878-1879; sono il frutto dell'attività di insegnamento e quindi risentono di esigenze didattiche e, al tempo stesso, danno forma sistematica e definitiva ai precedenti articoli pubblicati sulla *Rivista Marittima*. L'impegno di D.B. in questi anni, le sue tesi critiche nei riguardi dell'effettiva utilità delle grandi navi fino allora costruite, trovano un clima assai favorevole. Ministro della Marina da fine 1879 a fine 1883 è Ferdinando Acton, avversario del Brin e del Saint Bon e fautore di formule costruttive del naviglio maggiore meno ambiziose e assai vicine a quelle sostenute da D.B., fino a far pensare che quest'ultimo, se non ne è il mentore e l'ispiratore, è certamente il più valido interprete e sostenitore degli orientamenti strategici e costruttivi del Ministro del tempo.

Negli articoli del 1880 sulla *Rivista Marittima* D.B. rivendica a giusto titolo il merito di aver per primo affrontato in modo esaustivo il problema dei rapporti tra esercito e flotta e dell'armonizzazione delle relative funzioni. In precedenza

questi due fattori della potenza nazionale non erano mai stati paragonati fra loro. Nessuna correlazione o affinità era mai stata supposta, ed erano stimati elementi dissimili, insuscettibili di essere sottoposti ad una critica militare in base agli stessi principii. Questa incompatibilità di caratteri fra le forze di mare e di terra doveva essere fortemente impugnata, poiché, senza parerlo, era la forza latente che alimentava la sfiducia e la malevolenza. Dimostrare l'omogeneità relativa delle forze mobili e la loro simile capacità difensiva era questione per noi di vita o di morte.

Verità evidenti ieri come oggi, anche se sempre difficili da assimilare compiutamente. Ad essa D.B. aggiunge una constatazione, che in certo senso dà valore e lustro alla sua opera, perché lavora in un campo dove l'antico non vale più, e il moderno non ha ancora basi teoriche salde:

prima del 1860 nessuna modifica fu portata ai sistemi di attacco e difesa delle coste, nessuna idea organica, né strategica, né tattica veramente nuova fece capolino negli scritti, nessuna teorica fu propugnata che presentisse il rinnovamento navale. Fu solo dopo la guerra d'America, durante la quale però abbiamo ancora un eccesso dell'inerzia velica nei sistemi, ad onta delle nuove temerità che meravigliarono il mondo, che penetrò il tarlo nei vecchi organismi. Aperta la breccia, fu un correre da ogni parte all'assalto, un distruggere, un eliminare [...] senza darsi pensiero di quel poco che potevasi e dovevasi salvare.

Anziché perdersi nelle consuete, astiose polemiche, dalla battaglia di Lissa D.B. trae ben concreti ammaestramenti di carattere tattico e tecnico, che indicano la via da seguire per la Marina del futuro. A suo giudizio quest'ultima richiede profonde rifor-

me, perché quella giornata «ci avrebbe dovuto ricordare che il nemico aveva stimato secondaria l'azione dell'artiglieria, principale quella dell'urto; che noi ci eravamo trovati superiori in cannoni e corazze, e che non ci eravamo serviti dello sperone». Ciò era avvenuto perché la scarsa manovrabilità delle nostre navi maggiori (tra le quali la *Re di Portogallo* del comandante Riboty sulla quale lo stesso D.B. era imbarcato) rendeva il ricorso allo sperone assai poco conveniente, mentre «la debolezza dello sprone di altre sei navi ne rendeva l'uso imprudente». Di conseguenza, nei comandanti italiani – a cominciare proprio del Riboty – non c'era alcuna fiducia nell'uso di questa arma, della quale D.B. è tenace assertore per le sue navi da crociera:

quella sfiducia [...] non doveva forse consigliarci di rafforzare le prore rendendole capaci dell'urto? Ebbene, noi abbiamo lasciati gli sproni come erano ed abbiamo invece, trasformato le prore per soffocarle con nuovi cannoni; io propongo quindi, se torna la spesa, di togliere quei cannoni, alleggerire le prore ed armarle di uno sprone che non sia un simbolo, ma un'arma efficace. Quattro buoni cannoni sopra una nave marina, leggera, evolubile, veloce, fortemente rostrata, sono quanto è necessario e sufficiente alla nostra difesa, ed un'arma potente fra mani ardimentose.

Il secondo ammaestramento di quella battaglia è che «essere pronti ad agire con tutta l'intensità che consente ogni nave è necessità suprema di guerra». Ciò significa che dopo la dichiarazione di guerra la flotta, anche mediante una pronta mobilitazione, deve raggiungere in tempi ristrettissimi la piena operatività. Ma se nel 1866 l'approntamento si è protratto nel tempo ed è stato comunque lacunoso, al momento

io dico solo che nell'estote parati [-siate pronti» – N.d.c.] ci troviamo [oggi] assai peggio che non fossimo nell'ultima guerra. Le macchine delle nostre fregate, che dovrebbero essere prima cura dei nostri armamenti, per ragioni politiche, organiche ed economiche si trovano per ordinario in tale stato da compromettere la nave che dovesse improvvisamente entrare in campagna. I rappezzamenti rappezzati sono la base del nostro sistema che può chiamarsi nazionale, non essendo un fenomeno marittimo che per irradiazione politica, e contro un tale ordine di cose, che comprometterà le sorti della battaglia e la reputazione dei comandanti, noi restiamo apatici, non troviamo la forza di protestare.

Dall'esperienza di Lissa, infine, D.B. trae la necessità di un rinnovamento anche morale e organico della Marina, che però deve essere capillare e riguardare nel suo complesso il corpo di Stato Maggiore, senza basarsi – come propongono alcuni, tra i quali il Saint Bon – sull'opera miracolistica di un uomo solo, perché «gli uomini eccezionali sono il prodotto di tempi eccezionali. Sono funzioni reciproche, ma non sempre riversive. Per noi non è questione di tempi...».

Pur premettendo che non è possibile definire nel dettaglio i requisiti del naviglio senza aver prima formulato i nuovi principi della guerra navale (cosa che si ripromette di fare in seguito), nell'articolo del 1880 *I determinanti della difesa costiera* D.B. ne indica le caratteristiche essenziali, tenendo presente che «le nostre navi da battaglia dovrebbero avere i caratteri di quelle da crociera e lo sviluppo della potenza offensiva e delle difese si dovrebbe contenere entro limiti che non snaturassero la flotta». In una battaglia combattuta con sproporzione di forze «dobbiamo far tesoro degli insegnamenti storici ed imparare che la forza della vittoria del debole contro il

forte è quasi intera nella superiorità morale e organica di quello su questo». In sintesi i criteri costruttivi da lui indicati sono i seguenti:

una nave da crociera richiede un tonnellaggio di 2200-2500 t. Una nave da battaglia con le stesse caratteristiche richiede 4 - 5000 t, 15 miglia di velocità e un'autonomia superiore di 1/3;

 la capacità evolutiva delle navi da crociera e da battaglia dovrebbe essere la stessa, abbandonando «le eccessive lunghezze, le forme incassate, le pescagioni dannose». Le disposizioni interne, il sistema di costruzione, i meccanismi secondari ecc.

dei due tipi di navi dovrebbero essere omogenei;

– le navi da crociera dovrebbero essere armate di due cannoni a lunga gittata su piattaforma girevole del calibro di 20-24 cm, con gittata utile fino a 5 Km dalla spiaggia, e armamento secondario composto da cannoni di 12-8 cm. e siluri laterali. Le navi da battaglia oltre un conveniente armamento secondario, dovrebbero avere artiglierie sufficienti contro la generalità delle navi, contando invece sulla loro superiore mobilità per combattere le navi maggiori. Dovrebbero perciò essere armate con 4-6 cannoni «che avessero a 500 m la capacità perforante di 16 dinamodi per cm di circonferenza del projetto» e con la massima gittata possibile [nessun accenno al rostro – N.d.c.];

– nelle costruzioni le parti in legno dovrebbero essere escluse per le navi da battaglia, e limitate al fasciame esterno delle carene per le navi da crociera; quest'ultime non dovrebbero avere corazza. Le navi da battaglia dovrebbero invece avere corazze da 20 a 25 cm sufficienti per costruire un ridotto centrale: «il rimanente della zona vitale dovrebbe essere protetto, come per le navi da crociera, da un conveniente e

perfezionato sistema cellulare».

Sempre negli articoli sulla *Rivista Marittima* del 1880, D.B. affronta e approfondisce anche il delicato e complesso problema dei possibili sbarchi e bombardamenti sulle nostre coste da parte della superiore flotta francese e, al tempo stesso, esamina per la prima volta – sia pure senza molti approfondimenti – i caratteri strategici di una possibile guerra contro l'Austria. Si tratta, senz'altro, della parte meno convincente e più caduca dei suoi scritti del periodo, che si riassume in un tentativo non sempre riuscito di trovare dei rimedi alla debolezza militare dell'Italia. Riassumendo:

 la soluzione di affidare la difesa di un convoglio, di una zona di sbarco, di una linea d'invasione costiera ad una flotta di scorta, sarebbe «la più funesta fra le prescri-

zioni del passato che potrebbe adottarsi colle flotte a vapore»;

— «il nostro modo di operare deve sulle generali essere subordinato a questi criteri: mantenere il grosso delle forze, poco atte alla guerra di crociera, concentrato nella piazza [di La Maddalena, ritenuta da D.B. il perno della flotta per l'azione nel Tirreno, o di Messina – N.d.c.]; scorrere il mare con quel numero di navi difensive di cui si può prudentemente disporre onde distogliere dal blocco gli incrociatori nemici; mantenere attive comunicazioni con la penisola; distruggere il commercio nemico; spingersi, approfittando di favorevoli occasioni, fin presso i porti mercantili e le piazze da guerra dell'offensore; operare eccezionalmente per gruppi di tre navi omogenee quando qualche opportunità lo consenta, o qualche imperiosità lo richiegga»;

 il bombardamento delle nostre città sarebbe più dannoso dell'attacco ai nostri centri difensivi e strategici, «anche se io non sono tra coloro che agitano il fantasma

del bombardamento per dimostrare la necessità dell'armata»;

– il mezzo più efficace – e quello che più ci fa difetto per difendere le città dal bombardamento – è la flotta. Ma poiché per obbligare il nemico a desistere dal bombardamento non si può evitare la battaglia navale e la nostra flotta – assai inferiore – non la potrebbe vincere, essa non deve intervenire quando il nemico bombarda le città ma deve rimanere chiusa nelle sue basi;

– la flotta deve essere impiegata, invece, per impedire o almeno ostacolare gli sbarchi nemici sulle nostre coste, che possono avvenire sia sulla «Cornice» (Riviera ligure di Ponente) che nell'Italia peninsulare, tenendo presente che la difesa dagli sbarchi in ambedue le zone è prevalentemente navale, che non si tratta di contendere al nemico il dominio del mare ma solamente di contrastarne l'esercizio e che gli sbarchi – salvo contingenze fortunate – non potranno essere impediti ma solamente

contrastati e disturbati anche dopo che sono avvenuti;

– nel caso di sbarco nemico con il massimo delle forze (4 corpi d'armata) a Sud dell'Appennino (sbarco che l'Esercito non sarebbe in grado di impedire o di fronteggiare impegnandosi in battaglia), mentre le forze terrestri si ritirerebbero a Nord dell'Appennino facendo dell'Appennino stesso un baluardo verso Sud, la flotta dovrebbe al limite essere sacrificata, perché si tratta di una questione «di vita o di morte», e si deve salvare la dignità del Paese e l'onore delle armi; in questo caso, si potrebbe solo confidare nella nostra buona stella che «potrebbe sviare, di notte, il nemico dalla traccia di qualche nave fortunata e guidarla provvidenzialmente sul convoglio o sulla spiaggia di sbarco in tempo opportuno»; è comunque un fatto «eccezionalissimo e incontestabile» che, per la nostra difesa, «sei navi capaci di mantenersi sul mare e di operare attivamente anche senza grandi cannoni e senza corazze, equivalgono a quattro corpi d'esercito; salvano la penisola dalla invasione diversiva [sbarco sulla Riviera ligure di Ponente, diversivo rispetto alla via principale d'invasione attraverso le Alpi – N.d.c.]; compromettono seriamente l'invasione [sbarco in forze nell'Italia Peninsulare – N.d.c.], e possono anche essere un continuo pericolo per l'invasione costiera»

Considerazioni, quest'ultime, forse troppo ottimistiche: va tuttavia apprezzata la rara capacità di D.B. di inserire in un quadro unitario l'impiego delle forze terrestri e navali e di raccordare strategia e geografia. Questo approccio, sempre stimolante e ricco di spunti pregevoli e attuali, si manifesta anche nelle poche pagine dedicate alle scelte strategiche fondamentali da adottare in caso di guerra contro l'Austria, nelle quali dimostra che non è affatto un «difensivista» per partito preso, ma che semplicemente ritiene l'offensiva conveniente, solo quando offre garanzie di successo. In questo caso. l'Esercito sarebbe inferiore a quello austriaco ma le forze navali sarebbero superiori; di conseguenza D.B. ritiene conveniente un iniziale atteggiamento difensivo in campo terrestre e un atteggiamento offensivo nell'Adriatico. L'Esercito dovrebbe assumere uno schieramento piuttosto arretrato sull'Adige; l'armata navale dovrebbe invece bloccare immediatamente la flotta austriaca nella piazza di Pola prima che quest'ultima riesca a concentrarsi nella sua base d'operazione di Fasana, e stabilire a sua volta una base d'operazione sulle coste nemiche. A Venezia potrebbe essere concentrato il naviglio mercantile sufficiente per imbarcare due corpi d'armata. Al termine del periodo iniziale l'esercito avanzerà verso l'Isonzo, costringendo le forze austriache a dare battaglia. In questa fase i due corpi d'armata nel frattempo imbarcatisi a Venezia potrebbero fare un'azione diversiva lungo la costa tra Venezia e Trieste, in modo da costringere il nemico a ripiegare verso Nord, invece di schierarsi

verso Sud a protezione di Trieste e l'Istria. Infine, in caso di esito favorevole degli scontri terrestri l'Esercito, superando le forti posizioni difensive austriache sulla sinistra Isonzo, potrebbe attestarsi di fronte alle Alpi, sia per procedere a ulteriori avanzate sia per bloccare eventuali controffensive. In questa fase, perderebbero importanza gli sbarchi ma acquisterebbe gran valore una forte base d'operazioni per la flotta a Trieste, alla quale potrebbero appoggiarsi.

VII – Le due prime opere («I primi elementi della guerra marittima svolti alla Scuola Superiore di Guerra» - 1880²⁵ e «La difesa marittima dell'Italia» - 1881²⁶: genesi e definizione della strategia navale.

Come dice lo stesso titolo, i *Primi elementi della guerra marittima* raccolgono le lezioni tenute da D.B. alla Scuola di Guerra dell'Esercito di Torino, dando loro forma organica. Nelle "Avvertenze" che precedono il testo si trovano altri preziosi elementi sul movente dell'impegno letterario dell'autore, tanto simile a quello che molto più tardi caratterizzerà l'opera dello stesso Mahan:

non è al tecnicismo e all'arte che miro. Non è uno studio letterario [...] o uno studio tecnico [...] che mi sono proposto; ma bensì un lavoro che valga a diffondere quelle nozioni moderne che sono fondamento al criterio semplice e sano delle cose marittime, dal quale tutto si consegue, perché evita i conflitti, le reazioni, le sconfidenze dannose e favorisce il lento e continuo progresso verso gli ordinamenti secolari. Questo buon senso che è proprietà di quelle nazioni che conquistarono con lunghe lotte la supremazia dei mari, non può dalle altre essere acquistato che colla larga partecipazione economica alla vita del mare; colla attiva espansione degli elementi navali cui spetta diffondere le loro esuberanti o naturali energie, attivando la correlazione interna e cutanea senza di che non è speranza di partecipazione nazionale alla esistenza marittima. È questa la vitalità che manca interamente all'Italia; è questa immedesimazione che dobbiamo favorire, moltiplicando per conto nostro i punti di contatto, rendendoci meno esclusivi [...], senza di che non è possibile che si diffonda nell'armata il palpito vivo e fecondo della nazione [...], che un mito nazionale divenga il momento fecondo e rigeneratore che innalzi il paese e l'armata all'altezza dei loro futuri destini e renda loro il dominio del Mediterraneo, che fu e deve essere patrimonio italiano.

Di elevato interesse teorico il primo capitolo, nel quale D.B. tratta più nel dettaglio delle trasformazioni subìte dalla guerra marittima – e quindi anche dalla strategia e tattica navale – nel passaggio dal periodo remico a quello velico e da quest'ultimo a quello del vapore (o «elico») allora appena iniziato. Si deve anzitutto constatare che –

²⁵ Torino, Tip. Operaia 1880.

³⁶ Roma, G. Barbèra 1881. Si veda, in merito, anche la benevola recensione dell'opera sulla «Rivista Militare Italiana» dello stesso anno 1881 (Vol. I fasc. I, pp. 173-181). Dopo aver riassunto le principali tesi di D.B. mettendo in rilievo il suo contributo alla ricerca di una «formula sintetica della difesa nazionale», l'autore (G.Z.) conclude raccomandando la lettura del libro agli ufficiali dell'Esercito, perché «le idee nuove, o che sembrano tali, meritano di essere accolte, esaminate con calma e con imparzialità, anche quando abbiano l'apparenza di ribellarsi a tutto un passato ed a tutte le autorità».

diversamente da quanto ritiene anche oggi qualche scrittore navale – egli ammette l'esistenza nell'antichità, oltre che di una tattica navale, anche di una strategia navale, e anzi afferma che: «ognuno di questi periodi ebbe armi e forza motrice proprie, onde forme proprie dovettero avere l'organica, la strategia e la tattica navale che sono funzioni di quelle variabili, ed i sistemi difensivi degli Stati».

Per definire il presente e l'avvenire della strategia e tattica navali è necessario, secondo D.B., avere un'idea delle loro forme passate, se non altro perché esse ostacolano ancora l'assunzione di una fisionomia nuova e compiuta da parte del periodo del vapore. Nel periodo remico e velico la strategia e la tattica erano legate a elementi fortuiti e variabili come il vento. Non poteva quindi esistere una *scienza* strategica: non può esservi scienza «colà ove non esiste un rapporto definito e costante, essendo ancora la catena delle relazioni fra i fenomeni quella che [...] costituisce la scienza».

Per ben comprendere queste parole di D.B., va chiarito che la strategia è sempre esistita come prassi, ma in quanto disciplina teorica e branca dell'arte militare oggetto di studio sistematico da parte degli scrittori militari, è nata solo nella seconda metà del secolo XVIII (Maizeroy) ed ha acquistato tutta la sua importanza teorica – strettamente legata al progresso della geografia e cartografia e all'avvento degli eserciti di massa – solo con le guerre della Rivoluzione Francese e dell'Impero, *rimanendo sempre limitata alla guerra terrestre*. I suoi padri fondatori all'inizio del secolo XIX sono stati il Barone svizzero di formazione e lingua francese Jomini (ispiratore – non dimentichiamolo – anche di Mahan), l'austriaco Arciduca Carlo e Clausewitz. Jomini e l'Arciduca Carlo sono stati capistipite della scuola dei *dottrinari* (prevalente anche in Italia fino al secolo XX), che pretendono ridurla a scienza più che arte, e la ritengono soggetta a principî immutabili; il contrario fa Clausewitz, capostipite della scuola degli *ideologi*, che solo negli anni 30 è organicamente conosciuto in Italia.²⁷

Ricordiamo ancora che la propulsione a vapore consente finalmente di preordinare ed effettuare i movimenti delle flotte come quelle degli eserciti; nella seconda metà del secolo XIX – dopo la introduzione dell'elica – nasce perciò la *strategia marittima*; il primo a trattarne è stato il generale inglese Howard Douglas. In Italia il primo a darne una definizione è stato il Barone napoletano Giuseppe Parrilli (scrittore navale, ma non marinaio), che nel suo Dizionario di marineria militare del 1866 (indicato dal Ministro Persano come riferimento ufficiale per la Marina Italiana) la chiama *strategia marittima dei piroscafi* (dal francese *stratégie maritime des vaisseaux à vapeur*) e la definisce «arte [*non scienza* – N.d.c.] di far muovere e combattere le armate, composte di navi mosse dalla forza del vapore, regolandone le mosse giuste i diversi ordini di marcia, di battaglia e di ritirata». Se ne deduce che, nel 1866, la strategia riguardava solo le navi a vapore, anche se sopravvivevano i vascelli a vela... D.B. (che stranamente non cita mai il Parrilli) dopo quest'ultimo è stato il primo in Italia a trattare in forma organica l'argomento, e lo fa in modo da rivelare un'ascendenza jominiana più che clausewitziana:

¹⁷ Sul pensiero militare (terrestre e navale) italiano ed europeo nella prima metà del sec. XIX Cfr. F. Botti, *Il pensiero militare...* (Cit.), con particolare riguardo ai capitoli II e III (differenze e analogie tra Clausewitz e Jomini) e XV e XVI (pensiero navale).

²⁸ G. Parrilli, *Dizionario di marineria militare*, Napoli, Tip. P. Androsio 1866, Vol. II p. 466 (questo dizionario fu indicato dal Persano come riferimento terminologico per la nuova Marina italiana).

la stessa scienza della guerra [terrestre], che pure ha fattori meno complessi e meno variabili, può dirsi che sia ancora bambina e che l'abbiano creata da poco Jomini, l'Arciduca Carlo, Clausewitz ecc., ed infatti osserva il Marselli, nel suo lavoro sulla Scienza della guerra, che fra tutte le attività militari quella strategica è stata l'ultima ad essere sottoposta a scienza [...]. La differenza radicale che corre fra i periodi passati ed il periodo navale moderno è quella appunto, che separa il campo dell'arte da quello della scienza. Vedremo come nel periodo remico e velico mancasse assolutamente la relazione logistica, che è base della scienza strategica, e che quindi fosse sempre fortuita l'azione navale; vedremo invece come nel periodo moderno [quello del vapore – N.d.c.] la costanza del rapporto logistico ci permette di innalzare la strategia navale alla dignità delle scienze.

Chiariamo ancora che per *logistica* (vocabolo introdotto nel 1830 da Jomini, sempre e solo nel campo dell'arte della guerra terrestre) al tempo si intendeva – diversamente da oggi – una branca dell'arte militare ancella della strategia, che organizzava e disciplinava in tutti i suoi aspetti il movimento e lo stazionamento degli eserciti, e coincideva in gran parte con l'attività organizzativa degli Stati Maggiori: D.B. coglie perciò correttamente i riflessi strategici del vapore. Per il momento però non dà una definizione di strategia o di tattica, limitandosi a osservare che dal periodo velico si è ereditato «un eccesso di tattica e un difetto di strategia». Al momento – osserva – le questioni tattiche sono molto dibattute, mentre quelle strategiche sono ancora quasi sconosciute:

i più ritengono tuttavia che il nome *strategia* non abbia senso marittimo, e non si curano di scoprire le cause di questa divergenza tra la guerra continentale e la marittima. Altri rimase alla definizione dell'ammiraglio Smyth, secondo il quale la strategia navale è una scienza che nessuno ha mai conosciuto. I più progressisti accettano l'opinione dell'ammiraglio Bouët de Willaumez, secondo il quale il nome di strategia non ha quasi significato per le flotte, specialmente dopo l'invenzione della bussola, limitandosi al più per le flotte a vela a procurarsi il vantaggio del vento, ciò che prova quanto sia facile confondere la strategia con la tattica e quanto erronee sono le opinioni della gente di mare sulla natura della funzione strategica.²⁹

Ci si potrebbe aspettare, dopo queste parole, che D.B. fornisca un primo contributo per riempire il vuoto, e indichi i nuovi caratteri della teoria e prassi strategica: invece per il momento si sottrae a questo compito, «perché la strategia essendo la coordinazione ultima delle forze navali, non può venire che dopo uno studio particolareggiato di queste». Per il momento, perciò, si sofferma solo sulla tattica e valuta fino a che punto possa essere utile l'esperienza delle ultime guerre combattute con navi a vapore, ricordando ancora Lissa. Nel periodo velico, le flotte data l'elevata autonomia delle navi avevano un grande raggio d'azione strategico, «ma faceva difetto completamente la certezza dell'azione, e quindi la relazione logistica necessaria alle imprese strategiche. Le flotte dovevano considerarsi quali forze offensive e in nessun modo potevano impiegarsi nella difesa mobile delle coste».

²⁹ Qualcosa del genere avveniva anche in campo terrestre nella seconda metà del secolo XVIII, particolarmente negli scritti del Guibert (si veda F. Botti, *Il pensiero...*, Cit., Parte Prima).

Il contrario avviene nell'età del vapore. Dalle ultime guerre navali (di secessione d'America, del 1866 con la battaglia di Lissa, franco-prussiana e russo-turca) non è possibile ricavare alcun insegnamento tattico, «per mancanza di fatti generali nei quali l'ordine tattico della battaglia avesse una forma determinata ed esercitasse una influenza sul risultato dell'azione». In pratica si sono applicate fino al 1866 le prescrizioni tattiche del periodo velico, con negativi riflessi sulle condizioni con le quali la Marina ha affrontato la battaglia di Lissa:

è ben vero che qualche prescrizione tattica era stata gettata giù alla cieca, e che anche qualche libro regolamentare era stato adattato dalle marine straniere fin dal 1857 e per riflesso da noi; ma quelli erano ordinamenti non studiati, non coerenti alle condizioni complesse delle armate navali, quindi se venivano usati non erano compresi, o meglio non si potevano comprendere. Fu quello un intervallo di totale confusione, prodotto dalla non piena e cosciente trasformazione dei mezzi e dalla immutabilità dei sistemi, che per la gente di mare doveva parere il caos, come ne fa fede l'inchiesta sulle condizioni dell'armata dopo la battaglia di Lissa [...]. Se per la tattica eravamo quasi al caos, per la parte strategica eravamo ancora di pieno nel periodo precedente.⁵⁰

A Lissa le corazzate avrebbero dovuto fare affidamento soprattutto sul cannone, considerando l'attacco con il rostro «come ultima e necessaria misura»; il contrario avrebbero dovuto fare le fregate in legno. Tuttavia la sconfitta non è stata conseguenza delle errate formazioni d'attacco assunte all'inizio, ma piuttosto del concetto poco pratico e poco chiaro della potenza del vapore: come formazione d'attacco, «oggi è tanto condannabile quella di fila che offre il fianco, quanto quella ad angolo che renda massiccia ed immaneggevole la flotta». Lo sviluppo di quella battaglia, disordinato e confuso, offre pochi insegnamenti:

ciò che però parmi potere stabilire è che se l'ordine di attacco merita tutto lo studio e la cura, potendo procurare immediati vantaggi, sarà quasi sempre l'azione singolare delle unità che deciderà della battaglia, e che per conseguenza l'ordinamento della flotta, la sua saldezza, la fiducia reciproca, sono assai più della tattica funzioni della vittoria. Oggi come a Trafalgar all'ammiraglio che non può per insufficienza di mobilità manovrare esternamente, non rimane che segnalare ai suoi comandanti che il paese attende che ognuno faccia il proprio dovere.⁵¹

Queste riflessioni teoriche rivelano il carattere generale dell'opera, interessante soprattutto per le idee di contorno alle tesi di fondo già esposte nel 1878-1879, che vengono mantenute. Il tema centrale è ancora quello della scelta delle caratteristiche del naviglio più adatto per l'Italia, che scaturiscono anzitutto dalla valutazione degli aspetti positivi e negativi di ciascun tipo di arma e di nave. Sul piano generale, D.B. mantiene un atteggiamento assai prudente di fronte ai riflessi tattici futuri dell'impiego di nuove armi (quali le torpedini fisse e mobili, i siluri, le torpediniere che si vorrebbe rendere atte all'impiego in alto mare, si di giorno che di notte):

51 ivi, p. 25.

³⁰ D. Bonamico, I primi elementi... (Cit.), p. 22.

io protesto energicamente contro questa facile tendenza a profetare trasformazioni tattiche ogni qualvolta si rinnova alcuno de' fattori ond'è funzione la tattica. Se questa è funzione delle armi, essa è poi in sommo grado funzione della natura delle forze navali, e chi avesse studiato filosoficamente il problema tattico nei periodi precedenti avrebbe maggior fede nella persistenza della funzione tattica che oggi si stima cotanto mutabile. Nel mio concetto la trasformazione delle armi può modificare i rapporti dei periodi d'attacco e delle zone nelle quali si determina l'azione tattica, come appunto lo prova la evoluzione della tattica terrestre; ma trasformare la natura della funzione e rendere incompatibili le proprietà delle successive sue forme, questo giammai, non potendo tale radicale innovazione che venire dalla trasformazione delle forze mobili e quindi dalla natura della forza motrice.³²

Sotto questo profilo, secondo D.B. un fattore determinante da considerare è ancora una volta la geografia, divenuta «un principalissimo ramo dell'arte militare» specie dopo i pregiati studi di parecchi autori tra i quali cita i generali italiani Mezzacapo, Sironi e Perrucchetti. Lo sviluppo degli studi di geografia militare – egli afferma – è conseguenza della grande importanza assunta dalla strategia scientifica, fino a far ritenere che «le due scienze siano funzioni reciproche». Queste considerazioni rendono fin d'ora quella di D.B. una geostrategia puramente navale, mentre le relative costruzioni ne diventano un riflesso naturale e quasi automatico. Inoltre egli prevede che

di mano in mano che lo studio della geografia militare si estenderà, dalla zona continentale, nella quale maggiormente si compiace, alla zona marittima, che diviene ogni giorno di più una parte integrante dei varî teatri di guerra limitrofi, si metterà anche in evidenza la somiglianza militare delle due frontiere.⁵⁵

Dal punto di vista geografico, anche la frontiera marittima può presentare la varietà di quella continentale e avere due estremi: frontiera *chiusa* e frontiera *aperta*. La prima presenta caratteristiche geografiche tali da consentire già di per sé una difesa naturale, consentendo di «concentrare in poche posizioni la totalità della difesa lattival, che avrà dei caratteri tattici di quelle il suo principale e quasi intero valore». Al contrario, una frontiera aperta è quella che non offre difese naturali e quindi richiede adeguate forze mobili terrestri o marittime, appoggiate a poche «grandi piazze strategiche e difensive».

Va da sé che la nostra frontiera marittima per D.B. è aperta, perché ha la maggior parte dei possibili obiettivi strategici per il nemico si trovano sulla battigia oppure a poca distanza dalle zone soggette all'offesa dal mare. Egli spinge la sua fiducia nella geografia fino ad affermare che «un buon centro strategico rappresenta numericamente la metà della flotta nemica» e che le caratteristiche geografiche della zona d'azione sono il solo criterio valido per stabilire il valore di ciascun tipo di nave, «poiché è anche il solo che meglio caratterizzi la natura organica delle forze mobili impegnate in azioni reciproche, ed i sistemi offensivi e difensivi degli Stati marittimi». Distingue perciò tre zone d'operazione con diverse caratteristiche geografiche (oceanica,

³² ivi, p. 140.

⁵⁴ ivi, p. 176.

mediterranea e costiera) alle quali corrispondono navi con ben diverse caratteristiche, tuttavia suscettibili di essere paragonati per classe.

Dalle priorità assegnate da D.B. alle caratteristiche delle navi oceaniche e mediterranee, risulta che le prime privilegiano l'autonomia e la potenza delle artiglierie (cioè gli elementi che assicurano la libertà d'azione e la prevalenza nella lotta tra due navi d'alto mare), dando minor rilievo alla capacità evolutiva e all'efficacia dell'urto. Le navi mediterranee, invece, hanno tonnellaggio più ridotto e mettono ai primi posti la velocità, la capacità evolutiva e la «efficacia, facilità e sicurezza dell'urto», dando minor rilievo alla potenza delle artiglierie e anche alle torpedini offensive.

Da queste premesse teoriche discende la rinnovata critica di D.B. ai tipi *Duilio*. Per evitare «l'esclusivismo tecnico» che ha portato alla costruzione di questi tipi imperfetti di nave, egli propone di costituire un comitato misto composto di ufficiali di marina e ingegneri navali, capace di assicurare «la correlazione tattica e tecnica indispensabile alla razionale soluzione del problema». Infatti ben si può capire – aggiunge – in quali errori grossolani cadono «coloro che, profani dell'arte marittima o poco intelligenti del nuovo periodo navale, si fanno a propugnare questo o quel tipo di nave, questa o quella funzione offensiva, senza conoscere l'importanza che potrebbero esercitare e l'utilità che ne verrebbe all'ordinamento marittimo delle varie Nazioni». ³⁴

A suo giudizio, il nostro ordinamento marittimo del momento è del tutto antitetico a quello che sarebbe richiesto dalle teorie fin qui esposte. Infatti

- 1° i nostri centri strategici non esistono, e i centri difensivi non possono assicurare l'azione dell'armata;
- 2º la flotta non è costituita e organizzata per difendere il paese dalle minacce più mortali;
- 3° nulla si è fatto per costituire la flotta di commercio, in modo che possa venire utilizzata in una guerra difensiva;
- 4º la tendenza dell'opinione predominante falsifica la nostra difesa, colla preponderanza delle opere difensive disseminate lungo la costa; colla creazione di navi sommamente offensive; colla molteplicità dei tipi non corrispondenti alle necessità della difesa strategica; col fondare la difesa della penisola sopra un metodo di operazioni per linee interne [cioè sulla manovra di forze terrestri tra Nord e Sud N.d.c.] che non soddisfa ai determinanti dell'offesa, che abitua il paese ad un sistema dal quale non possono derivare che disinganni e catastrofi...⁵⁵

Per modificare questo stato di cose ribadisce tutte le soluzioni indicate negli articoli del 1878-1879, con la sola esclusione della guerra al commercio nemico. Acquista, invece, maggiore e più chiaro rilievo l'azione contro le flotte nemiche che tentassero sbarchi nell'Italia peninsulare; in questo caso l'esempio dei violatori di blocco americani della guerra di secessione indica la via da seguire per costruire navi capaci di eludere il blocco nemico delle basi e attaccare i convogli, tenendo presente che «l'aforisma che le invasioni marittime non sono possibili finché la flotta difensiva non è distrutta deve essere accettato con grande riserva».

³¹ ivi, p. 85.

⁵⁵ ivi, pp. 185-186.

Se si riuscisse a sorprendere con poche navi il convoglio, anche una grande spedizione verrebbe seriamente compromessa, ma queste navi dovrebbero avere speciali caratteristiche, e anzitutto una velocità elevata. Al momento (1880) le flotte hanno pochissime unità capaci di superare le 14 miglia orarie, perciò

parmi di poter concludere che se oggi l'Italia possedesse una dozzina di navi capaci di quindici o sedici miglia, qualunque ne fosse la loro potenza militare, purché fortemente rostrate, onde potere eventualmente impegnare un'azione contro qualche nave nemica che attraversasse loro la via, ed armata di leggere artiglierie e numerose armi subacquee per agire contro il convoglio, potrebbe avere la certezza di impedire le grandi invasioni.⁵⁶

Questa dozzina di navi del valore massimo di 50 milioni basterebbe per proteggere l'Italia peninsulare «dalle diversioni strategiche [cioè dagli sbarchi in concorso con l'azione dell'esercito francese dalla parte della frontiera alpina - N.d.c.] contro le quali siamo quasi impotenti». Cosa della quale – noi osserviamo – non si può essere così sicuri, ma che tuttavia mette in evidenza una caratteristica tipica del pensiero di D.B. in questi anni, condivisibile nelle premesse teoriche generali e nel severo, razionale e fin troppo analitico metodo d'indagine, ma forse più opinabile man mano che si avvicina a soluzioni concrete e precise, con particolare riguardo al problema delle costruzioni.

Il successivo libro La difesa marittima dell'Italia, pubblicato un anno dopo (1881) non è che una sintesi dei precedenti studi, con omissione dei particolari sulle caratteristiche più appropriate del naviglio e sul naviglio più conveniente per l'Italia. Nel primo capitolo trova risalto, e efficace sintesi, l'evoluzione dei criteri difensivi che dall'unità d'Italia in poi hanno caratterizzato la pianificazione strategica e il ruolo della fortificazione permanente. Nel primo periodo - dal 1861 al 1870 - il problema difensivo dell'Italia è interamente terrestre e si riassume nella difesa della valle del Po; l'unica via per una possibile invasione è quella delle Alpi. La offesa marittima non può avere influsso sulle operazioni terrestri e si riduce, al più, a un'offesa superficiale; la flotta è quindi considerata «un lusso nazionale e nulla più». Nel secondo periodo – dal 1870 al 1880 – il problema difensivo dell'Italia è ancora interamente terrestre, ma la gravitazione delle forze è spostata dal Nord verso Sud, perché la linea d'invasione non è più solamente quella delle Alpi e si prevede che le coste possano essere soggette a un colpo di mano da parte del nemico. La flotta non basterebbe a scongiurare questa minaccia: quindi «la sola difesa possibile è quella [terrestre] per linee interne», ottenuta scaglionando due o tre corpi d'armata a difesa delle coste. Nel terzo periodo (dal 1880 in poi) si attribuisce una maggiore potenzialità agli sbarchi, fino a ritenere che la linea d'invasione principale sia quella dal mare contro le coste del Sud. Contro questa minaccia non bastano più i due corpi d'armata schierati tra La Spezia e Napoli e si rende necessario dividere il problema difensivo in due parti: all'esercito la difesa territoriale; alla flotta la difesa di tutte le coste; a ciascuno il compito che fu dalla natura assegnato».

Il terzo periodo è quello nel quale viene pubblicato il libro; le tesi dei più eminenti scrittori terrestri del momento – ai quali D.B. fa continuo e costante riferimento

⁵⁶ ivi, p. 182.

 coincidono sostanzialmente con l'orientamento prima descritto, nel quale le forze navali trovano uno spazio assai maggiore. D.B. condivide la sostanza di quest'ultima tesi, dissentendo solo a proposito dell'entità del possibile sbarco e di talune modalità delle operazioni terrestri, nelle quali il ruolo delle forze navali viene mal considerato. Più che di una polemica si tratta perciò di un dialogo nel nome del superiore interesse nazionale, nel quale gli interlocutori principali di D.B. sono anche i tre principali esponenti del pensiero militare terrestre nella seconda metà del secolo XIX: i generali Nicola Marselli, Agostino Ricci e Giuseppe Perrucchetti, tutti e tre insegnanti alla Scuola di Guerra dell'Esercito di Torino nel periodo in cui D.B. vi viene comandato. Certamente i rapporti personali e gli scambi di idee che ne nascono arricchiscono sia questi eletti ufficiali dell'Esercito – che imparano a meglio conoscere la Marina e meglio apprezzarne il ruolo – sia lo stesso D.B., unico scrittore navale del periodo a misurarsi con la problematica strategica terrestre, a penetrarne i controversi aspetti e a discuterli con pari competenza con gli ufficiali dell'Esercito, riuscendo così a inserire le forze navali nel contesto della difesa nazionale senza esclusivismi, dogmatismi e inutili quanto generici toni millenaristici.

Il generale Ricci sarà tenace assertore della necessità di una forte Marina anche da deputato al Parlamento, suscitando vivaci dissensi e pagandone il prezzo. Le sue tesi dei primi anni 70 si compendiano in queste parole: «alla flotta le isole e le coste del teatro d'operazione meridionale coll'appoggio *fisso* di quelle milizie provinciali e l'*eventuale* di una parte dell'esercito di prima linea; a questo i teatri di guerra nordico e centrale coll'appoggio *fisso* delle loro milizie provinciali e l'*eventuale* della flotta».

D.B. dissente dal Ricci soprattutto a proposito dell'entità delle forze terrestri francesi che potrebbero sbarcare al Sud, che il Ricci stima non superiore ai 60.000 uomini (2 corpi d'armata) mentre D.B., come si è visto, considera circa 4 corpi d'armata per un totale di oltre 100.000 uomini. Più vicino alle sue tesi il Perrucchetti, secondo il quale «noi possiamo ammettere la possibilità per la Francia di uno sbarco di almeno tre corpi d'esercito, onde la necessità per noi di tenere in istato potenziale una forza corrispondente per far fronte a questa eventualità». E D.B. condivide anche la tesi di quest'ultimo che «la nostra armata nelle condizioni presenti, potrà forse disturbare gli sbarchi con ardite operazioni, ma non impedirli con certezza di riuscita».

In quanto al Marselli, qui ricordiamo un suo opuscolo del 1878 non citato da D.B., nel quale come compenso alla recente occupazione da parte austriaca della Bosnia-Erzegovina e da parte inglese di Cipro (con conseguente rafforzamento sull'Adriatico e sul Mediterraneo di queste due grandi potenze) il Marselli suggerisce «un rimedio che sta tutto nelle nostre mani e che è assai, ma assai migliore dell'occupazione dell'Albania o di Tunisi o di Candia. Il rimedio consiste nello sviluppo della nostra Marina. Italiani, al mare, al mare! Ma a fare che? a proteggere il nostro lontano commercio e a difendere l'indipendenza della nostra Patria. A chi vagheggia una conquista, io rispondo che bramo una Marina!».⁵⁷

Di rilievo, nella «Difesa Marittima» del 1881, l'amara constatazione di D.B. che alle teorie degli autori terrestri, e alla conclusione della Commissione per la difesa dello Stato alle quali si è prima accennato, gli ufficiali di Marina non hanno saputo replicare con studi validi e approfonditi, ma «tutto quello che il paese ebbe dagli scrit-

⁵⁷ N. Marselli, Raccogliamoci!, Roma, Libr. Manzoni 1878, pp. 28-29.

tori sulla difesa marittima, fatte poche eccezioni, si riduce a qualche opuscoletto di occasione che ha tutta l'impronta di quelle discussioni di bordo, in cui si conclude una controversia sopra le evoluzioni tattiche con un paragrafo dello Spencer sull'evoluzione sociale». La ragione principale secondo D.B. è che «mancavano e mancano, all'ufficiale di Marina, i mezzi necessari a compiere importanti lavori». Non si tratta di trascuratezza, ma della conseguenza di una serie di circostanze, quali

le esagerate necessità degli armamenti in proporzione del personale disponibile, la mutabilità delle cariche e degli uffici, l'instabilità delle nostre occupazioni tanto a bordo quanto a terra, la impossibilità di avere i mezzi necessari, cioè tempo, pace, libri, materiale, spesso anche l'aria e la luce, e molte altre cause di scoramento, di fastidio, di sfiducia, ci tolgono l'occasione, il desiderio, la possibilità di applicarci a quegli utili studi che fruttino al paese assai più di un sistema che concreta l'intelligenza d'un ufficiale nel meccanismo d'un automa.*

Il peso eccessivo del passato persiste «a deviare gli studi, le tendenze, le occupazioni giornaliere verso bisogni che hanno fatto il loro tempo e che sono divenuti secondari», in tal modo sottraendo intelligenza e attività ai principali bisogni, «per occuparsi di ritagliature, di inezie o di inutili speculazioni scientifiche». Manca soprattutto alla Marina «un centro intellettuale che intorno a sé organizzi la vita, che appresti gli elementi e i mezzi, che utilizzi a vero vantaggio del Corpo [degli ufficiali di Stato Maggiore] le intelligenze e le attività che oggi si sprecano perché inopportunamente impiegate».

Gli scrittori marittimi hanno perciò dato troppo rilievo ad argomenti tecnici, opponendo al progetto della Commissione per la Difesa dello Stato «ragioni troppe esclusive, assolute, quasi teocratiche». Anziché studiare – egli prosegue – le condizioni difensive delle nostre coste ed il modo più opportuno di impiegare le forze navali, si è tentato di risolvere il problema offensivo ricercando la miglior nave da combattimento; manca anche uno studio difensivo, nel quale si definisca il compito della Marina nelle future guerre contro una grande potenza marittima.

VIII –La geografia militare e le nuove forme assunte dalla strategia terrestre e marittima (1881): definizione di strategia navale.

Il dialogo di D.B. con il Perrucchetti prosegue fino al 1884 e ha come oggetto un tema di interesse centrale per ambedue: la geografia militare. Insegnante di questa materia alla Scuola di Guerra dal 1872 al 1885, nel 1881 il Perrucchetti pubblica Il Tirolo (saggio di geografia militare), 3º al quale D.B. si ispira con le sue Considerazioni sugli studi di geografia militare continentale e marittima (raccolta di tre articoli pubblicati dalla Rivista Marittima nello stesso anno). Perché uno scrittore navale dovrebbe ispirarsi a un'opera tipicamente «terrestre», per di più riferita a una zona montana come il Tirolo? Lo chiarisce lo stesso D.B.: «lo studio concreto del problema

^{**} G. Bonamico, La difesa marittima dell'Italia (Cit.), pp. 20-21.

[™] Torino, Roux e Favale 1881. [™] Roma, G. Barbera 1881.

di geografia militare nella sua applicazione al Tirolo permette di riassumere con chiarezza l'evoluzione dei criterii strategici, di stabilirne le condizioni presenti e quelle prossime, ed infine disegnare tutti i punti di contatto o di divergenza che hanno i problemi di geografia militare e marittima». ⁴¹ Sempre in via preliminare, richiamandosi all'opera del generale Sironi ⁴² – certamente da lui conosciuto di persona – egli dà una definizione di geografia militare, che nelle grandi linee ritiene possa essere utilizzata anche in campo marittimo: «quel ramo della geografia generale il quale descrive e discute le grandi accidentalità del suolo, dal punto di vista della loro importanza e azione, individuale e collettiva, rispetto alle grandi operazioni di guerra». ⁴³ Una definizione – va notato – anche oggi utile per caratterizzare la geostrategia...

L'interesse di D.B. per la geografia militare non ha carattere puramente teorico e marittimo, ma corrisponde alla concreta esigenza di individuare un campo di interesse e di ricerca comune per gli studiosi dell'Esercito e della Marina, a tutto vantaggio

della Marina stessa. Infatti

allo sviluppo della marina da guerra è indispensabile l'appoggio dell'opinione militare [cioè degli Ufficiali dell'Esercito - N.d.c.], senza la quale è inutile ogni illusione, non si esce dal misticismo, non si dà corpo a una vera realtà [...]. Finché l'esercito non si sarà formato un giusto o almeno approssimato criterio della capacità militare dell'armata, questa persisterà nella sua indeterminazione, e il paese continuerà a considerare la Marina da guerra come un mito, del cui senso sono rivelatori soltanto i sacerdoti di Marte. Questa convinzione mi suggerì dapprima lo sviluppo della difesa marittima in correlazione con quella continentale, fu causa della pubblicità data al corso che ebbi l'onore di svolgere alla Scuola Superiore di guerra [dell'Esercito di Torino – N.d.c.], mi consigliava oggi questo studio parallelo di geografia strategica [nostra sottolineatura – N.d.C.] e mi detterà più tardi talune altre fantasie che prenderanno forma e sostanza.**

Tra i temi salienti dell'indagine geografica di D.B. indichiamo il diverso influsso che sul ruolo della geografia e più in generale sulla strategia terrestre e marittima, hanno avuto le trasformazioni politiche e tecnico-militari del secolo XIX; la definizione teorica di *strategia navale*; gli organismi da costituire al livello centrale per diffonderne la conoscenza e assicurare una pronta e corretta applicazione delle acquisizioni teoriche. In tal modo lo studio della geografia diventa solo lo sfondo di un ben più vasto campo di indagine, che abbraccia i caratteri della guerra (e della guerra marittima) del presente e del futuro, senza trascurare eventi – come l'occupazione francese di Biserta nel 1881 – che hanno vasta risonanza.

I nuovi fattori che influiscono sulle grandi operazioni militari terrestri e marittime (e quindi sul ruolo della geografia militare e sulla strategia) secondo D.B. sono: 1. i mutamenti della geografia politica; 2. la trasformazione degli ordinamenti degli eserciti; 3. la modifica della «capacità logistica», cioè dei vincoli e delle facilitazioni

" ivi, p. 64.

¹⁵ D. Bonamico Considerazioni sugli studi di geografia militare... (Cit.), pp. 31-32.

11 ivi, p. 64.

¹² Il generale Giovanni Sironi fu autore di un Saggio di geografia strategica (Torino, Cassone 1873) molto apprezzato e citato. Fu anch'egli insegnante alla Scuola di Guerra di Torino (1870-1872) e comandante della stessa dal 1880 al 1884, proprio quando D.B. vi insegnava arte militare marittima.

che la viabilità (rotabili e ferrovie) pone al movimento; 4. il progresso dei mezzi tecnici offensivi; 5. «il carattere moderno delle guerre nazionali».

Per D.B. sia nella guerra terrestre che in quella marittima i mutamenti politici non possono modificare il valore intrinseco delle posizioni, ma solamente il valore *relativo* di un elemento geografico rispetto agli altri. In un bacino marittimo il possesso o meno da parte di uno Stato di una data posizione ha un'influenza sulla strategia navale «incomparabilmente maggiore» di quella che può esercitare in campo terrestre. L'esempio è Biserta, base navale la cui importanza era in passato ridotta ma che dopo l'occupazione francese del 1881, una volta compiuti i lavori necessari per ospitare una grande flotta sarà in grado di fornire condizioni naturali di sicurezza analoghe a quelle di Taranto, consentendo alla Francia di dominare tutto il bacino occidentale del Mediterraneo (cosa che prima non era possibile con la sola, infelice base strategica di Tolone). Da Biserta l'influenza francese potrà farsi sentire nel «teatro massimo delle operazioni mediterranee», cioè nel triangolo formato da Malta, Messina e Biserta; quest'ultime sono «le tre massime basi d'operazione delle potenze marittime che dovranno in avvenire contendersi il dominio mediterraneo».

Non meno rilevanti i mutamenti che secondo D.B. Biserta sta provocando nel valore strategico delle basi italiane, da lui appena definito nei precedenti articoli del 1878-1879:

– la piazza di La Maddalena non è più sufficiente per proteggere le province meridionali d'Italia da una grande invasione via mare, che oggi può partire anche da Biserta, mentre prima poteva avere come base solo Tolone;

– per contro, assumono un'importanza maggiore Messina e Taranto. La prima, già utile complemento della difesa del Tirreno, diventa la base d'operazione principale, perché è l'unica che può «esercitare un'influenza efficace nel bacino meridionale». La seconda «quale piazza continentale, tenuto conto della minaccia francese, immensamente maggiore di quella inglese, diviene indispensabile, per ragioni continentali e marittime, quasi quanto quella della Spezia». Anche come arsenale marittimo e come piazza di rifugio Taranto acquista importanza maggiore rispetto al passato, fermo restando che «sarebbe errore e colpa» considerarla la nostra base d'operazione. Infine Trapani diventa importante «come sentinella avanzata per operazioni difensive e di crociera»;

– le nostre forze navali devono essere maggiori di quelle che fino al 1881 erano ritenute sufficienti contro l'offesa proveniente solo da Tolone. Il problema della difesa contro le invasioni marittime si complica, e la sua soluzione terrestre diviene, coi mezzi di cui dispone l'Italia, «definitivamente un assurdo»;

– in linea generale «il solo fatto della trasformazione di Biserta raddoppia o poco meno le difficoltà del già difficile problema, e ritarda il nostro risorgimento marittimo di un tempo che per la variabilità delle nostre condizioni politiche è difficile apprezzare, ma che certamente le generazioni venture troveranno assai lungo».¹⁵

Per «trasformazione degli eserciti» – seconda causa del rinnovamento degli studi strategici – D.B. intende le variazioni dello strumento, sia nelle dimensioni che nella mobilità. Sotto questo profilo, a suo giudizio la mobilità in campo terrestre è rimasta pressoché invariata rispetto ai tempi di Annibale e Napoleone (cosa assai meno

¹⁵ ivi, p. 38.

discutibile di quanto possa sembrare, visto che D.B. si riferisce alla velocità operativa e non alla semplice capacità di movimento su strada o ferrovia delle truppe). L'aumento della massa degli eserciti ha invece avuto sulla geografia militare un notevole grado di influenza, che però non deve essere esagerato fino a ritenerlo «fattore di rinnovazione o di creazione moderna della scienza strategica»: anche i grandi capitani dell'antichità, pur disponendo di piccoli eserciti «comprendevano il problema strategico e le relazioni tra i vari teatri di guerra».

Il contrario avviene in campo marittimo: mentre la massa delle forze è rimasta invariata (e anzi tende alla diminuzione), grazie alla propulsione a vapore la mobilità delle forze «è radicalmente mutata tanto in quantità quanto in natura», conferendo alla geografia un'importanza militare marittima che non aveva nel periodo velico. E «la geografia strategica [che oggi definiremmo *geostrategia* – N.d.c.], che durante il periodo velico non poteva acquistare i caratteri di una scienza [...] ha oggi fondamento assai più definito e sicuro nelle operazioni delle armate che in quelle degli eserciti. La strategia navale [...] è oggi quella funzione della guerra navale dalla quale si possono conseguire vantaggi, che non avrebbero nemmeno riscontro in quelli ottenuti dagli eserciti moderni più sapientemente condotti». ⁴⁶

Il rapporto tra propulsione a vapore e geografia marittima ha dunque assunto un carattere nuovo e immediato, dando un nuovo e più definito volto anche alla strategia navale e soprattutto tracciandone i confini esatti rispetto alla tattica, visto che «il periodo velico aveva sommerso tutto quel poco di sapere strategico ereditato dal periodo remico, e battezzato per tattica quanto si riferiva alla condotta di qualsiasi operazione strategica, fondendo insieme evoluzioni, grande e piccola tattica, strategia, e lasciandoci in retaggio una confusione di lingue che minaccia di farsi anche etnologica».

Questa fisionomia distorta della tattica nel periodo velico fa sentire la sua influenza anche dopo l'avvento del vapore. Al momento (1881)

non sappiamo intendere altra guerra che quella tattica, non scorgiamo altri obiettivi che le squadre nemiche, non comprendiamo che un unico modo di contendere il dominio del mare: da ciò deriva quella cocciuta persistenza di rintracciare la salvezza e la vittoria in una formazione, in un simbolo, quasi la guerra fosse una tavola pitagorica, in luogo di studiare i teatri di operazione, di preparare gli elementi per condurre una campagna di guerra fondandosi sul principio che in mare, nelle condizioni presenti e per molto tempo avvenire, possiamo e potremo conseguire quasi tutti gli obiettivi, girando le posizioni e le forze nemiche. 17

Studiando il terzo fattore (la modifica della capacità logistica delle strade o ferrovie), D.B. arriva alla conclusione che in campo terrestre, l'incremento delle ferrovie e della viabilità ordinaria ha influenzato la strategia ma non la tattica; comunque «lo sviluppo delle grandi operazioni di guerra può ancora considerarsi indipendente dalla trasformazione qualitativa della viabilità». La viabilità sul mare è ovviamente rimasta invariata: ma l'incremento subìto dalle comunicazioni nelle zone costiere ha influito soprattutto sulla correlazione terrestre-marittima, «la quale moltiplica e rende più faci-

¹⁶ ivi, p. 43.

¹⁷ ivi, p. 44.

li e rapide le grandi operazioni della guerra fra i diversi elementi geografici che carat-

terizzano un determinato scacchiere o teatro di guerra».

Tutto il tratto di litorale che rientra nel raggio d'azione delle artiglierie navali fa parte integrante del teatro di guerra di competenza della Marina, mentre la guerra costiera «diverrà col tempo la forma principale della guerra marittima [...] Nessuno contesterà che oggi il vapore abbia trasformato qualsiasi bacino marittimo in un lago, purché la mobilità delle flotte sia tanta quanta si richiede per dominare sufficientemente una costa nei limiti di tempo delle operazioni militari». E richiamandosi alle riflessioni del Perrucchetti sull'importanza dei laghi alpini, D.B. stabilisce un ardito parallelo tra navigazione marittima e lacustre: «ciò che importa al caso mio è mettere in evidenza il perfetto parallelo che corre oggi tra le flotte e le flottiglie, fra il lago e il mare».

A giudizio di D.B., sono solo l'eredità del passato e «le condizioni transitorie del presente» a orientare ancora le menti verso «la guerra d'alto mare» o «grande guerra». Grazie al vapore la guerra costiera mette le forze direttamente a contatto con gli obiettivi, quindi è quella che offre le maggiori possibilità di successo. E la conquista

del dominio del mare? D.B. risponde anche a questo interrogativo:

sulla costa stanno o mettono capo tutti gli obiettivi della guerra marittima, e [nel periodo velico] é stata solo l'impossibilità di conseguirli che ha respinti vascelli ad una forma meno perfetta e meno decisiva di operazioni navali. Il dominio del mare, che non ammetteva altra soluzione che la grande guerra, può oggi conseguirsi o contendersi da qualsiasi flotta o flottiglia, senza perdere il contatto tattico della costa e degli obiettivi. Tale modalità della guerra non esclude certo le grandi battaglie tra flotte dotate di uguale mobilità, perché in tal caso non è possibile conseguire grandi obiettivi senza essere costretti da forze superiori e ugualmente mobili ad impegnare un'azione decisiva.*

Con una flotta dotata di mobilità superiore, sarà perciò possibile «evitare le decisioni funeste», condurre con successo la guerra costiera e contendere il dominio del mare a flotte costruite e organizzate solo «per la grande guerra, secondo la persistente tendenza delle nazioni». Ciò non toglie che, con il tempo, la battaglia navale «potrà di nuovo divenire la sola ed esclusiva forma della contesa del dominio del mare».

Trattando del quarto problema, D.B. ritiene che, in campo navale, l'importanza strategica del progresso delle armi e dei mezzi tecnici «è sempre di gran lunga maggiore di quella esercitata sul problema strategico continentale». L'artiglieria e le conseguenti difese hanno già rivelato tutta la loro influenza, ma

l'introduzione delle armi subacquee e il probabile e largo impiego di nuovi ed eccezionali mezzi di attacco e difesa, lasciando una enorme indeterminazione nei problemi tattici costieri, dà origine ad una conseguente indeterminazione strategica, che potrebbe essere minima come potrebbero essere causa di radicali trasformazioni.¹⁹

^{e4} ivi, p. 50.

¹⁹ ivi, p. 87.

Le successive riflessioni sul «carattere moderno delle guerre nazionali» (5° fattore) sono senz'altro le meno felici e le più «datate» di questo periodo. Per «guerre nazionali» D.B. intende le guerre totali, condotte non più da piccoli eserciti dinastici a lunga ferma (come nel secolo XVIII e nella Restaurazione) ma da grandi eserciti di leva mobilitati, che pertanto portano inevitabilmente in sé i sentimenti, le passioni, le tendenze, l'indole e anche i difetti dei popoli, perciò non sono impermeabili rispetto alle influenze esterne come gli eserciti del passato. Secondo D.B. la strategia di questi eserciti più che dalla loro consistenza numerica assai maggiore rispetto al passato, è influenzata dal carattere e dagli umori dei vari popoli. Essa risente perciò al massimo grado delle influenze provenienti dalla società civile, soprattutto quando si tratta di rovesci o quando le condizioni politico-sociali sono poco felici.

Non così avviene per le forze navali, le quali non risentono ancora del nuovo carattere assunto dalle moderne guerre nazionali:

le armate furono e sono rimaste autocratiche [...] In mare si compie l'eliminazione completa di tutte le individualità per costituirne autocraticamente una sola [...], e la forza delle cose fonde insieme o elimina prontamente tutte le energie. L'influenza esterna non trova modo di fare breccia, l'armata può sottrarsi a tutte le pressioni, purché abbia viveri, munizioni, ed una ferrea volontà per guidarla.⁵⁰

Il compito del comandante della flotta è perciò – secondo D.B. – più facile di quello del comandante dell'Esercito. Mentre il primo può mantenere alla base dei suoi progetti un fattore dal peso strategico quasi invariabile come il binomio navi-comandanti, il secondo deve fondare la sua strategia su elementi estremamente mutevoli; peraltro la crescente importanza della correlazione terrestre-marittima renderà in futuro anche le forze navali – e la loro strategia – permeabili alle influenze esterne. È, questa, un'altra e fondamentale differenza rispetto al periodo velico, il quale

aveva svincolato le flotte da ogni dipendenza continentale, le aveva trasformate in elementi autonomi, distinti, ma nello stesso tempo incapaci di grandi influenze, se si eccetuano rarissimi esempi, ad onta delle numerose carneficine navali; incapaci, come nota il Grivel, di condurre alla conclusione immediata della pace, come tali furono spesso certe insignificanti vittorie territoriali. Il vapore, senza togliere alle flotte tutta la loro individualità, le mette anche in grado di portare nella bilancia della guerra un'influenza assai più vantaggiosa e decisiva che non sia quella di una vittoria che costa al paese tesori di denaro e di sangue...

I riflessi geopolitici e geostrategici della battaglia di Trafalgar, lo spirito nazionale che in quella battaglia ha animato gli equipaggi di Nelson, gli effetti decisivi di questa e molte altre battaglie navali sull'esito dei conflitti sono assenti dall'orizzonte di D.B., in questo caso sorprendentemente ristretto. Né egli considera che, in confronto a quelle terrestri, le «carneficine navali» sono sempre stata poca cosa, e che la flotta – per l'Inghilterra in particolar modo – è sempre stata un economico strumento militare per la difesa degli interessi nazionali in ogni parte del mondo, senza il dispendio di sangue e risorse che inevitabilmente comportano le guerre terrestri.

⁵⁰ ivi, p. 62.

Anche l'accentuazione della cesura strategica che esisterebbe tra periodo velico e periodo del vapore appare eccessiva e non può essere condivisa. Nel periodo velico le offese contro le coste e gli sbarchi erano senza dubbio meno agevoli, ma – come ha dimostrato per secoli la flotta inglese – non per questo impossibili o di scarsa importanza. Il dominio del mare, fondamentale nel periodo velico, lo era rimasto anche nel periodo del vapore, nel quale il primato marittimo inglese rimaneva tale, cioè la ragione prima della potenza economica e militare della Nazione e il caposaldo della sua politica di sicurezza.

D.B. non sempre stabilisce una chiara distinzione tra ciò che rimane teoricamente un obiettivo ottimale, e ciò che, invece, è possibile fare per una flotta inferiore come quella italiana: su quest'ultimo aspetto, la sua fiducia nei vantaggi che assicurerebbero la superiore velocità e la guerra di crociera è eccessiva. Ma il più forte limite delle idee prima espresse da D.B. è un altro, e riguarda i risvolti logistici delle guerre nazionali. Oltre a richiedere – in mancanza di ferrovie – il rapido afflusso via mare delle numerose truppe stanziate al Sud verso il fronte del Veneto, la guerra del 1866 aveva già messo in evidenza che dal punto di vista, economico, industriale e delle materie prime l'Italia non era affatto in grado di costituire e alimentare un grande esercito nazionale, tant'è vero che già allora aveva dovuto ricorrere a massicce importazioni anche da territori oltremare di armi, vestiario, cavalli, foraggi ecc.⁵¹ Ne conseguiva la necessità, per la Marina militare, di proteggere anzitutto le vie di comunicazione marittime e i convogli mercantili. Esigenza basilare del tutto trascurata da D.B., il quale, come si è visto prevede che in caso di guerra il naviglio mercantile ripari a Venezia e Taranto... Forse si tratta di un istintivo omaggio agli idola della strategia terrestre del tempo, basata sulla ricerca della guerra breve.

Più felice – e con risultati molto più duraturi – il successivo esame dei contenuti e del significato teorico del nuovo termine *strategia navale*, nel quale D.B. utilizza i risultati del precedente studio dei fattori che influenzano l'importanza della geografia militare e i contenuti della strategia, tenendo presente che mentre nel campo della guerra terrestre la geografia militare e la strategia erano una scienza anche in passato, in campo marittimo lo sono diventate solo dopo l'avvento del vapore; per questo non esistevano teorie strategiche della guerra marittima, o definizioni di strategia navale. Per colmare questo vuoto, D.B. passa in rassegna le definizioni al momento esistenti (trascurando però quelle del Parrilli e del Douglas). Tutte le definizioni di strategia terrestre – egli osserva – considerano la battaglia come «obiettivo principale e unico» delle operazioni strategiche; ma dal punto di vista marittimo [ciò vale, però, anche dal punto di vista terrestre – N.d.c.] «essa non è che un mezzo, finché rimane la possibilità di conseguire i più importanti obiettivi senza impegnare decisivamente tutte le forze; per conseguenza evitare la battaglia rimane uno scopo strategico quanto quello di impegnarla vantaggiosamente». ⁵²

Ciò premesso, D.B. si rifà alla definizione del Moltke (la strategia stabilisce dove e quando dare battaglia), a quella del Sironi (la strategia indica i punti-chiave di ogni

⁵¹ Si veda, in merito, F. Botti, *La campagna del 1866: cooperazione Esercito-Marina e trasporti via mare*, "Rivista Marittima" n. 2/1989, e Id., *La logistica dell'Esercito Italiano*, Roma, SME Uf. Storico 1991, Parte Prima, III-VI.

⁵² D. Bonamico, Considerazioni sugli studi di geografia militare... (Cit.), p. 76.

scacchiere e le linee per raggiungerli) e a quella del Marselli (la strategia è una scienza che pianifica le grandi operazioni militari). E ritenendo insufficiente il significato datogli dal Lewal (la strategia marittima è l'arte di combinare le operazioni delle forze navali per farle concorrere a un determinato scopo, più o meno lontano ma non immediato), ne fornisce finalmente la seguente definizione: «la strategia navale è quel ramo della scienza militare marittima che studia nei vari bacini idrografici le operazioni tutte della guerra navale e la loro correlazione con quelle continentali per determinare, nello spazio e nel tempo, i mezzi e il modo di stabilire vantaggiosamente il contatto tattico con tutti gli obiettivi navali e costieri, tanto offensivi quanto difensivi, che si vogliono conseguire».⁵³

Definizione tipicamente jominiana e anticlausewitziana, sia perché considera la strategia esclusivamente come scienza e come studio (quindi: non come arte e *azione*), sia perché si esaurisce in una prospettiva esclusivamente militare: creare le premesse favorevoli per il contatto con il nemico, cioè per il combattimento o la battaglia. Non si preoccupa, quindi, che il contatto con il nemico sia finalizzato al conseguimento dello scopo (politico) della guerra; quest'ultimo è invece il motivo centrale in Clausewitz, secondo il quale la strategia, oltre ad essere più arte che scienza perché soggetta principalmente a fattori morali e spirituali variabili, «è l'impiego del combattimento agli scopi della guerra [...] In altri termini, elabora il piano di guerra, collega allo scopo immediato predetto la serie delle operazioni che ad esso debbono condurre, e cioè progetta i piani delle campagne e ne coordina i singoli combattimenti».⁵¹

In definitiva il significato indicato da D.B. sarebbe accettabile – anzi pregevole – se alla fine specificasse che gli obiettivi (militari) della strategia devono corrispondere agli scopi politici della guerra: peraltro, non solo a quel tempo, il concetto di correlazione tra obiettivi terrestri e navali precorreva i tempi e postulava un'impostazione unitaria e interforze della strategia stessa, non da tutti condivisa o ritenuta necessaria. Per quanto attiene, infine, al concetto di strategia intesa come *scienza* (più volte ribadito da D.B. anche in relazione al suo forte rapporto con le scienze geografiche) si deve tener presente che questa è la *communis opinio* degli autori specie italiani e francesi, anche nel secolo XX.

Poiché al momento si tratta di «una scienza nuovissima, tanto nuova che dai più non se ne sospetta l'esistenza», per D.B. è necessario definirne «i principî, i rapporti, le teorie speciali». A tal fine torna a sottolineare la necessità di costituire «un centro intellettuale, un consiglio o comitato di difesa ed offesa specialmente rivolto allo studio della parte strategica e organica della guerra navale». Secondo un ignoto autore del tempo, invece, sarebbe necessario «un Comitato Supremo per la difesa generale d'Italia, che accolga le notabilità spiccate dell'Esercito, della Marina, del Parlamento, e sia composto su così larga base che possa nel tempo stesso essere accentramento di meriti senza prevalenza di personalità».

⁵⁶ *tvi*, p. 77. Anche D.B., dunque, precede di 18 anni il Guglielmotti nel fornire una definizione di strategia navale. La sua definizione è assai meno generica e confusa di quella del Guglielmotti, oltre che meglio inquadrata; ha quindi ragione il Ferrante, quando riconosce che D.B. è «il primo che si pone in Italia il problema di una riflessione sistematica sul problema strategico», senza peraltro mettere in evidenza, in questa sede, il legame primario che unisce il concetto di strategia in D.B. con la geografia militare, fino a farne una geostrategia (E. Ferrante, *Il pensiero*... Cit., p. 23).

⁵⁴ K. von Clausewitz, *Della guerra*, Mondadori, Milano 1970, Vol. I p. 173.

Questo organo supremo – osserva giustamente D.B. – potrebbe solo elaborare e adottare le grandi decisioni, senza occuparsi degli studi analitici, che sono la base delle stesse decisioni: di conseguenza la cosa più urgente per la Marina è la creazione di un nuovo organismo di studio. Al momento, nel Ministero della Marina «non è raro vedere una questione di strategia passare dal Gabinetto del Ministro alla direzione del personale, da questa alla direzione di artiglieria e torpedini, per fare poi capo a qualche specialità individuale che la risolve come può, quasi sempre con pochi mezzi e molta buona volontà». Per ovviare a questo inconveniente,

le principali funzioni militari marittime essendo l'organica, la strategia, la tattica, la tecnica, l'amministrativa, parmi che l'ordinamento intellettuale centrale deva soddisfare alla separazione di tali funzioni. Oggi noi non abbiamo che l'amministrativa e la tecnica, ed anche questa creata da poco; ci occorre assolutamente un altro centro organico intellettuale, distinto in tre sezioni corrispondenti alla funzione organica, strategica e tattica. Questa divisione avrebbe per compito principale lo studio della guerra nelle sue modalità più efficienti. Il consiglio superiore di marina dovrebbe poi rappresentare la coordinazione ultima, sintetica di tutte le funzioni navali, ed il Comitato supremo di difesa nazionale la coordinazione ultima tanto militare che politica.⁵⁵

La correlazione terrestre-marittima, tematica costante e *clou* anche di questa opera, non significa, per D.B., piatta adesione dell'arte militare marittima – che ha le sue ovvie peculiarità – a schemi e moduli teorici tipici della guerra terrestre: significa piuttosto ricerca di un terreno comune (a cominciare dalla geografia) che è più vasto di quel che sembri a prima vista, anche dal punto di vista strategico. Si rende così possibile l'individuazione di mutati rapporti e nuove convergenze, tenendo presente che, in futuro, il problema strategico marittimo sarà soggetto a elementi variabili – e quindi non predeterminabili – in misura molto minore dell'analogo problema terrestre, perché su di esso «la sola influenza perturbatrice importante sarà la rinnovazione dei mezzi di offesa e difesa». Questo vantaggio «ci offre tale superiorità su quelli chiamati a risolvere il problema continentale, che ogni indugio e ogni resistenza per parte nostra sarebbe colpa gravissima e ingiustificabile».⁵⁶

Nel periodo velico «l'incapacità strategica delle armate» e le difficoltà della correlazione terrestre-marittima «costringevano gli eserciti, nei rarissimi casi di cooperazione navale, ad una dipendenza derivante appunto dalla maggiore capacità strategica continentale». ⁵⁷ Con l'introduzione del vapore sta avvenendo il contrario, e

la maggiore perfettibilità strategica appartiene all'armata. Questa non vincola le operazioni dell'esercito, ma può soddisfare a tutte le necessità, a tutte le esigenze di questo, tanto nello spazio che nel tempo e nel modo. L'elemento perturbatore è divenuto uno strumento esatto, preciso [...] e se la sua utilità non è conosciuta, è colpa di chi non sa farla conoscere e di chi per sospettosa ignoranza non lo vuole studiare.

⁵⁵ D. Bonamico, Considerazioni sugli studi di geografia militare... (Cit.), p. 81.

⁵⁶ ivi, pp. 80 e 89.

Segue una profezia che, per la verità, trova assai poco conforto fino alla seconda guerra mondiale (nella quale una condotta interforze della guerra mediterranea è mancata, con gravi conseguenze):

in avvenire la combinazione delle nostre operazioni con quelle dell'esercito assumerà proporzioni giganti, ed è imprevidente e colpevole quel paese che non sa crearsi un fattore di tanta perfezione e potenza, rinunciando con danno e vergogna ad essere primo sulla via del rinnovamento marittimo. Tale combinazione ci obbliga ad uno studio esatto e minuto di tutte le necessità dell'esercito, onde essere in grado di eseguire, comprendere, prevedere, assumere, completare le operazioni probabili o concertate.⁵⁸

D.B. è ben consapevole che siffatte idee lo espongono all'accusa di avere una visione troppo «continentalista», e alla fine sente quasi il bisogno di giustificarsi: «partendo da tale concetto [di correlazione terrestre-marittima] nel quale sta il senso marittimo moderno, e che è combattuto dai fautori del *Navy for ever*, perché stimano sappia di continentalismo, io ho procurato di esporre la correlazione continentale e marittima nelle sue forme generali...». ⁵⁹ Il suo studio – egli prosegue – mira anche a diffondere il «senso marittimo moderno» nell'Esercito, che a sua volta ha il dovere di comprendere e apprezzare nella giusta misura i mutamenti sopravvenuti nella guerra marittima, onde utilizzarli a vantaggio del Paese.

IX – 1882/1893: la continuazione del dialogo con il Perrucchetti sulla «Difesa dello Stato» (1884) e le ragioni del successivo silenzio

Come si è visto, in soli tre anni (dal 1878 al 1881) con un'attività pubblicistica estremamente feconda D.B. getta le basi dell'intera sua opera, abbracciando gran parte della problematica navale del tempo. Caduto il Ministro Acton a fine 1883 e subentrato il Brin, cessa probabilmente l'humus favorevole per le idee riduttive di D.B. sulle corazzate: non è escluso che possa essere questo il motivo della sua prolungata assenza dalle pagine della *Rivista Marittima*, sulla quale dal 1882 al 1894 scrive solo tre articoli senza più toccare la questione del miglior tipo di nave.

Le ragioni del prolungato silenzio sono, del resto, da lui stesso ampiamente esposte nel 1894, quando – solo dopo la nuova, breve permanenza di Benedetto Brin al Ministero nel 1891-1892 – riprende la collaborazione alla *Rivista Marittima*, riepilogando le grandi linee del dibattito dal 1870 in poi:

la questione delle navi, o meglio del miglior tipo di nave, finì per ridursi ad un conflitto di supremazia fra la nave avente caratteri tattici preponderanti [cioè la corazzata di Saint-Bon – N.d.c.] e la nave avente preponderanza di caratteri strategici lla nave da crociera proposta da D.B. – N.d.c.]. Il fondamento però di quella discussione fu quasi esclusivamente tattico, essendo troppo evidente la superiorità strategica del tipo *Lepanto*, su quello che si affermò nel tipo *Andrea Doria*. A quella fer-

⁵⁸ ivi, pp. 90-91.

[™] Ibidem.

vente polemica, che appassionò la nazione e la Marina, rimanemmo completamente estranei perché avevamo precedentemente stabilito che il compito navale dell'Italia doveva essere completamente strategico nel primo decennio (1880-1890) per divenire parzialmente tattico con fondamento strategico nel secondo decennio (1890–1900). Secondo il nostro modo di vedere, la questione avrebbe dovuto risolversi nella determinazione del tipo della nave da crociera, ma poiché era allora vano sperare di raggiungere questo scopo, così non prendemmo parte in alcun modo alla discussione la quale si svolse in base a due opuscoli del Maldini che furono illustrazione ad un altro opuscolo, supposto ispirato dall'Acton (Acus Nauticus, *La verità*, *tutta la verità*) le cui idee trovarono molti fautori fra i quali più autorevoli il Cottrau, il Suni, il Turi, il De Luca, e fra gli altri oppositori il Saint Bon e il Brin. [...] Ci interessa mettere in evidenza come l'indole della discussione, per moltissime ragioni fosse quasi esclusivamente tattica, come l'importante quesito della nave da crociera non fosse da alcuno preso in considerazione, e che solamente il Brin abbia ad esso accennato senza entrare in merito alla questione.

In sostanza, se i numerosi scritti del 1878-1881 coincidono con il periodo dell'Acton al Ministero, il silenzio di D.B. coincide in gran parte con la seconda lunga permanenza di Benedetto Brin nella carica di ministro (1884-1892) e il conseguente massimo sviluppo delle grandi navi e dei bilanci della Marina, che raggiungono l'apice di quasi 119 milioni nel 1889-1890, per poi iniziare da allora in poi una graduale diminuzione. Da questo contesto non troppo favorevole nasce l'unico saggio di D.B. pubblicato dalla *Rivista Marittima* nel periodo 1882-1894, cioè in ben dodici anni: *La difesa dello Stato – considerazioni sull'opera del tenente colonnello Giuseppe Perrucchetti*, uscito in due puntate nel 1884 (cioè nello stesso anno nel quale l'ammiraglio Aube scrive il saggio *Italie et Levant* e tre anni dopo la conquista francese della Tunisia e di Biserta).

Eppure questa fase della sua vita più della precedente sembrerebbe favorirne gli studi: è imbarcato per brevi periodi sulla corazzata *Duilio* (1882) e sulla fregata *Vittorio Emanuele* (1886); fa parte della Commissione per le visite, prove e velocità in mare dei piroscafi della Società di Navigazione Italiana (1883); presta servizio presso la Direzione Artiglieria, Torpedini e Armi portatili del 3º Dipartimento Marittimo (1884-1885). Va ricordata anche la sua attività di insegnamento presso la nuova Accademia Navale unica di Livorno inaugurata a fine 1881: viene nominato titolare della cattedra di tattica al Corso Superiore nel biennio 1887-1888, di arte militare marittima nel 1889, di manovra e arte militare marittima al Corso Superiore nel 1890. Intanto si conclude una carriera militare non particolarmente brillante: promosso capitano di corvetta il 1º luglio 1888, D.B. viene collocato con tale grado in posizione di servizio ausiliario il 26 febbraio 1891, e promosso capitano di fregata – rimanendo in tale

⁶⁶ Il Cuniberti nel 1901 definisce i tipi *Italia* e *Lepanto* «precursori dei grandi incrociatori veloci costruiti 10 anni dopo dall'Inghilterra» e i *Doria* varati a fine 1885 «corazzate intermedie» la cui costruzione «forse sarebbe stata giustificata dieci anni prima, nel periodo del *Duilio* e del *Dandolo*». Infatti – egli aggiunge – «dopo la caduta del Ministero Brin [fine 1878 - N.d.c.], invece di seguire gli insegnamenti tecnici, come è indispensabile di fare per conservare la modernità nelle navi nuove, si dovette subordinare il tipo ai criteri di opportunità politica, e cioè, una questione così grave che pochi competenti potevano discutere con profitto per il paese, fu ridotta ad una lotta fra i difensori delle navi piccole e i propugnatori di quelle grandi». (V.E. Cuniberti, *Programmi navali o tipi di navi?* «Rivista Marittima» gennaio 1901).

posizione – il 25 maggio 1893. Dal punto di vista della politica militare e navale questo periodo è fondamentale. Nel 1882 l'Italia conclude con l'Austria e la Germania potenze essenzialmente continentaliste - il Trattato della Triplice Alleanza, che accentua il contrasto con la Francia e quindi la necessità di forze navali capaci di far fronte alla superiore flotta francese. Le nostre costruzioni navali ricevono un notevole impulso, e nel 1890 la Marina italiana è la quarta del mondo. Nel 1884-1885 sono varate le tre corazzate Ruggero di Lauria, Andrea Doria e Francesco Morosini, generalmente criticate perché riprendono la formula ormai superata dei tipi Duilio. Nel 1885-1887 entrano in servizio l'*Italia* e la *Lepanto*, che rispetto alla *Duilio* privilegiano la velocità e la potenza delle artiglierie, con molto minore protezione. Nel 1888-1891, infine, sono varate la Re Umberto, la Sardegna e la Sicilia, felice compromesso tra la vecchia formula della grande corazzata tipo Duilio e la nuova formula dell'incrociatore corazzato. Anche queste navi sono progettate da Benedetto Brin, che questa volta tiene conto del progresso delle artiglierie, delle corazze e soprattutto del siluro e della mina, ideando una nuova struttura a doppio scafo che non incide sulla velocità e l'armamento della nave. Scrive il Bettòlo nel 1898 che «Il tipo della Re Umberto apparve come la creazione più perfetta della nave moderna da battaglia, la quale deve includere, in equilibrato rapporto, i vari elementi che sono domandati dalle molteplici esigenze della guerra marittima».61

In sostanza, per contrastare la flotta francese – di molto superiore e con bilancio quadruplo – anche dal 1882 in poi la Marina italiana nonostante le teorie di D.B. continua a considerare le corazzate come spina dorsale delle flotte, come del resto fanno tutte le principali Marine. In particolare la Marina francese non rinuncia affatto a mantenere la superiorità almeno numerica rispetto alla Marina italiana in fatto di corazzate, benché proprio in questo periodo l'ammiraglio Teofilo Aube (capostipite della *Jeune École* francese) pubblichi con notevole successo le sue opere più significative, con particolare riguardo a *Le guerre marittime et les ports militaires de la France* (1882) e *Italie et Levant, notes d'un marin* (1884).⁶²

Come già si è visto, D.B. negli articoli del 1878-79 si richiama ad altri autori francesi, e soprattutto al Grivel e al Jurien de La Graviére, le cui teorie a sfondo storico hanno come base la ricerca delle modalità più convenienti di lotta di una Marina più debole (la francese) contro una Marina molto più forte, che conta soprattutto sui grandi vascelli (la Royal Navy). Va quindi esclusa una vera e propria dipendenza delle idee di D.B. da quelle poco dopo sviluppate in Francia da Aube, la cui opera tuttavia – come meglio vedremo in seguito – dal 1884 in poi funge da coadiuvante e da frequente riferimento per le tesi di D.B. sulla difesa delle coste come esigenza strategica prioritaria; senza contare che la stessa *jeune École* affonda le sue radici negli scritti del Grivel e nel pensiero navale francese della Restaurazione. Ritorneremo in forma più organica sull'argomento: ma fin da

⁶¹ G. Bettòlo, Benedetto Brin, Art. cit.

⁶² T. Aube, *La guerre maritime et les ports militaires de la France*, Paris, Berger - Levrault 1882, e Id., *Italie et Levant - notes d'un marin*, Paris, Berger Levrault 1884. Sulle teorie dell'ammiraglio Aube Cfr. anche R. Monaque, *L'amiral Aube, ses ideés, son action* (in *L'evolution de la penseé navale IV* - a cura di H. Coutau - Bégarie, Paris, Centre d'analyse stratégique comparée 1994, pp. 145-172).

⁶⁸ Cfr. J. De La Graviére, Guerres maritimes sous la République et l'Empire, Paris, Charpentier 1847.

adesso si deve riconoscere che D.B. e Aube hanno comuni fonti di ispirazione e analoga base di partenza. Se per D.B., al di là di acquisizioni puramente teoriche sul grande tema del dominio del mare, tutto ruota intorno alla ricerca del modo concreto di fare economicamente fronte a una Marina superiore, anche Aube parte dalla constatazione che la Francia, nazione continentale impegnata in un duro confronto con la massima potenza terrestre (la Germania), non può competere sul mare con l'Inghilterra. Di conseguenza, ricorrendo soprattutto a torpedini, mine. naviglio sottile, guerra al commercio, bombardamenti costieri ecc. deve fiaccare tale superiorità, e al tempo stesso evitare battaglie decisive. Si tratta di un filone classico del pensiero navale francese (Paixhans ecc.) al quale largamente attingono anche D.B. e i suoi seguaci, assai attenti alla minaccia contro le coste e di bombardamenti dal mare che Aube apertamente ritiene necessari e inevitabili contro l'Italia – benché non consentiti dal diritto internazionale – specie nello studio del 1884 l'*Italie et Levant*. Va infine ricordato che l'ammiraglio francese, almeno in un primo momento, ritiene utili - anche se non determinanti - le corazzate, poi aspramente criticate da lui e ancor più dai suoi seguaci che ne fanno il perno delle loro tesi, peraltro non da tutti condivise nemmeno in Francia.⁶⁴

In definitiva, se si esaminano le due opere principali di Aube (*La guerre maritime et les ports militaires de la France*, della quale la *Rivista Marittima* del 1882 - Vol. IV novembre e dicembre pubblica una sintetica traduzione, e *Italie et Levant*) non si trovano differenze di rilievo tra la tematica fondamentale di Aube e quella di D.B. L'unica differenza – non di poco conto – è che per Aube gli sbarchi non sono cosa tanto facile, perché possono essere validamente contrastati anche e soprattutto da terra: grazie alle ferrovie e al telegrafo, egli scrive,

se da una parte nessun punto del litorale è al sicuro da un assalto, dall'altra non vi è neppure uno di questi punti che non possa essere potentemente e rapidamente difeso. Qualunque tentativo di sbarco sotto il fuoco d'una squadra padrona del mare sembra poter riuscire, ma un corpo d'esercito che si avanzi così in pieno territorio nemico sembra invece dover essere ricacciato in mare, prima di aver sicuramente stabilita la sua base d'operazione e di approvvigionamento, e se questa base consiste nella squadra che l'ha portato, se è dal mare che esso aspetta i suoi viveri, la sua situazione ci pare molto rischiosa, se non esposta a pericolo; finalmente, ci si può domandare quanto possa contribuire pel successo definitivo di una guerra un corpo d'esercito, l'effettivo del quale non può sorpassare i 30.000 uomini. Si resta dunque, ripetiamo, nell'ignoto, nell'indefinito, sperando nella fortuna.

Le riflessioni, i dubbi, gli spunti critici di Aube a proposito delle grandi navi sono analoghi a quelli di D.B.: l'ammiraglio francese le ritiene utili soprattutto per far prevalere in Francia le azioni di fuoco contro le coste, giudica inevitabili e fondamentali i bombardamenti delle città indifese, e a tal proposito ne l'*Italie et Levant* cita ripetutamente D.B., definendolo «uno dei migliori ufficiali della flotta italiana, scrittore coraggioso e patriottico» e sposando completamente le sue idee circa l'efficacia dei

⁶¹ Cfr. soprattutto Commandant Z. (Paul Fontin) et H. Montechant (comandante M.J.H. Vignot), Essai de stratégie navale, Paris, Berger Levrault 1893 e Id., Les guerres navales de demain, Paris, Berger Levrault 1891.

bombardamenti delle città costiere italiane e l'opportunità che la nostra flotta non

intervenga per contrastarli, con l'unico risultato di essere distrutta.

In tal modo, per Aube – che accenna anche all'importanza fondamentale della base di La Maddalena – gli scritti di D.B. diventano un forte sostegno per le sue idee a favore del bombardamento delle coste. Nei riguardi dell'Inghilterra, invece, egli pensa che sia inutile contendere alla *Royal Navy* il dominio del mare, e indica nella guerra di corsa, nella difesa delle coste francesi con torpediniere, nella costruzione di veloci incrociatori l'unico modo di mettere in ginocchio la secolare rivale. Concludendo, l'unica differenza tra D.B. e Aube va ristretta a una diversa valutazione dell'importanza degli sbarchi e del ruolo delle torpediniere, nelle quali Aube crede più di D.B.; si può anche aggiungere che le rispettive teorie servono ciascuna di appoggio indiretto a quelle del campo avverso...

In questo contesto nasce il saggio di D.B. La difesa dello Stato - considerazioni sull'opera del tenente colonnello Giuseppe Perrucchetti. Si tratta di un lavoro «di rimessa», che riprende largamente e commenta in termini assai lusinghieri un libro con lo stesso titolo del Perrucchetti, 65 tenente colonnello di Stato Maggiore (poi generale) con il quale, più che una occasionale conoscenza o un dialogo, è lecito supporre un lavoro in simbiosi, un sodalizio che vede questi due massimi esponenti del pensiero militare del tempo cercare e trovare un percorso comune, superando antiche diffidenze e rivalità e soprattutto invitando tutti a superarle per il bene della

Patria.

Il Perrucchetti – cosa tutt'altro che frequente in ogni tempo – inquadra il problema della difesa nazionale – e in esso il rapporto tra geografia, fortificazione permanente e forze mobili – non in un'ottica angustamente «continentalista», ma inserendovi con una parte di grande rilievo le forze navali. In sostanza anch'egli respinge la classica tesi «continentalista» che per l'Italia le guerre si decidono ne la Valle del Po, e sulla traccia degli scritti di Guglielmo Pepe⁶⁶ attribuisce grande importanza all'Italia peninsulare e al ruolo della Marina nella sua difesa. Per il Perrucchetti, come per il generale Ricci, la difesa di uno Stato consiste «nell'impiego utile delle forze di terra e di mare, delle sue ferrovie e delle sue fortificazioni», tenendo conto che occorre inserire in un contesto unitario – individuandone ruolo e correlazioni – una lunga serie di fattori: «1º l'esercito; 2º la flotta; 3º le ferrovie; 4º le fortificazioni; 5º l'attitudine a un pronto impiego degli elementi accennati; 6º la configurazione geografica generale e la struttura topografica del paese; 7º la sua costituzione politica e economica; 8º la natura delle frontiere che lo dividono dagli Stati limitrofi; 9º la potenza di questi». ⁶⁷

Egli lamenta la mancanza di un armonico indirizzo e di un unico Capo responsabile per l'Esercito e la Marina, e – convinto, come D.B., della necessità di un indirizzo interforze degli studi – deplora che la proficua frequenza da parte di ufficiali di Marina della Scuola di Guerra dell'Esercito, iniziata con la sua fondazione nel 1867, sia

65 G. Perrucchetti, La difesa dello Stato, Torino, Roux e Favale 1884.

67 G. Perrucchetti, Op. cit., pp. 33-34.

⁶⁹ Nelle sue opere L'*Italie Militaire* (1836) e L'*Italie politique et ses rapports avec la France et l'Angleterre* (1839) il Pepe delinea una vera e propria strategia unitaria e interforze per la conquista o la difesa dell'indipendenza nazionale, basata sul rapido spostamento delle forze via mare con navi a vapore (Cfr. F. Botti, *Il pensiero europeo...*, Cit., Rivista Marittima n. 12/1994).

stata sospesa nel 1872 a causa «di altre necessità di servizio e della scarsità di Quadri». E anche a proposito della necessità di costituire un «centro intellettuale» per la Marina, egli concorda con le idee già espresse da D.B..

Riguardo ai principali aspetti della guerra marittima più conveniente per l'Italia le sue idee sono, insomma, quelle di D.B. (e viceversa), fino a far supporre che il capitolo VI dedicato alle "difese verso il mare" sia stato scritto con la collaborazione o la consulenza di quest'ultimo, o almeno attingendo largamente a *La difesa marittima dell'Italia* più volte citata. Compito essenziale della Marina, per il Perrucchetti, è di evitare l'aggiramento della barriera delle Alpi da Sud e di impedire gli sbarchi. Per questo, visto che il bilancio della Marina francese è al momento *quadruplo*, a suo giudizio "in un razionale riparto dei nostri mezzi di difesa, la Marina merita ben altra parte di quella che essa ha». L'Esercito, che in quel momento si intende portare e mantenere a dodici corpi d'armata, dovrebbe perciò articolarsi in futuro su dieci corpi, destinando le risorse così liberate all'incremento delle nuove costruzioni navali. Più in generale, il Perrucchetti ritiene che il bilancio della Marina italiana dovrebbe aumentare in modo tale, da consentire almeno la parità navale delle tre Marine della Triplice riunite rispetto alla Marina francese; al momento, infatti, la somma dei bilanci delle tre Marine è inferiore di ben 46 milioni al bilancio della Marina rivale.

Cosa che non fa lo stesso D.B., il Perrucchetti deplora l'eccessiva dipendenza della nostra industria navale dall'estero, tanto che non si riuscirebbe a riparare in un cantiere nazionale le nostre grandi navi. Né può essere trascurato che la sua visione geostrategica e mediterranea tende ad essere più ampia di quella di D.B.: citando il Saint Bon e un articolo sulla «Rassegna Nazionale» del 6 novembre 1881, riconosce che i nostri interessi marittimi si estendono ormai a tutto il Mediterraneo, perciò «la difesa dello Stato non è completa se si limita alla sola protezione della integrità territoriale; essa deve estendersi alla tutela di tutti gli interessi vitali della Nazione. E fra questi, quelli che ne toccano più sul vivo non sono di là delle Alpi ma nel Mediterraneo...».

Dall'analisi del libro del Perrucchetti D.B. trae due concetti fondamentali. Il primo, di carattere teorico, riguarda la non applicabilità alla guerra navale del principio della concentrazione delle forze nel punto decisivo, da Jomini posto alla base della strategia terrestre e sostenuto dallo stesso Perrucchetti. Per D.B., infatti, «la strategia territoriale è insufficiente a comprendere tutte le forme dell'azione navale, giacché per noi l'urto delle masse non è né unico od ultimo scopo della guerra, né quindi l'essenza del principio generale che la governa». Le tesi di alcuni suoi avversari sono perciò fuori luogo: «poiché spesso, e non a ragione, mi s'incolpa ancora di eccessiva tendenza al continentalismo, mi si conceda fare voti perché altri faccia, in modo più completo del mio, uno studio critico comparato del principio della guerra nelle sue applicazioni territoriali e marittime».

Il secondo concetto riguarda la concreta prassi strategica per la difesa dell'Italia: «a me importa invece mettere fin d'ora in evidenza la necessità, oppugnata da altri, di dare alla cerchia delle Alpi il complemento di tante forze di mare da assicurare il libero impiego di tutto l'esercito sulle frontiere di terra. Questo concetto, ne sia o no possibile, prossima o lontana l'attuazione, mi pare il vero e sano criterio della nostra difesa...».

I punti di dissenso tra i due autori, che pur essendo circoscritti non mancano, risentono di queste due pregiudiziali. Sorprendentemente D.B. non condivide la pro-

posta del Perrucchetti di raggiungere almeno a lunga scadenza la parità navale con la Francia mediante un riequilibrio delle risorse disponibili tra Esercito e Marina, nelle forme prima ricordate:

il problema difensivo non deve, come quello offensivo di un giorno, ammettere un elemento imponderabile e incerto fra quelli dai quali dipende la nostra esistenza; se si ammette la sufficienza dell'esercito, non è punto logico né giusto il non ammettere anche quella della flotta, entro limiti bastevoli per assicurare la penisola dalle grandi invasioni marittime. Non posso poi assolutamente piegarmi a credere, nei limiti dello scopo difensivo, che una eventuale situazione politica debba vincolare il nostro avvenire, e sconfesso il *non possumus* che si vorrebbe stampato sulla fronte del nostro destino. Chi non ha fede gridi pure all'eresia, ma ci sia concesso di credere, che cogli stessi rapporti numerici, *e quando sia pari la preparazione e la condotta della guerra*, l'esercito e l'armata sono sufficienti a proteggere l'integrità del paese.

In secondo luogo, il Perrucchetti per la difesa dell'Italia peninsulare e delle isole non riteneva sufficienti le forze navali, la cui azione doveva perciò essere integrata da opere di fortificazione permanente nei punti più sensibili delle coste e da consistenti aliquote di forze terrestri mobili di 2ª linea (cioè composte interamente di richiamati). Per D.B., invece, la difesa a Sud va assegnata *esclusivamente* alla flotta, e su questo punto concorda con il Marselli:

avrei desiderato che il Perrucchetti formulasse un criterio sulla capacità difensiva navale contro le invasioni marittime, come già fece il Marselli, quando, assegnando all'armata il compito, modesto ma vitale, di difendere l'Italia in modo da liberare le forze di terra da ogni preoccupazione peninsulare ed insulare, diceva essere un'esagerazione il pretendere che, per raggiungere tale scopo, la flotta italiana abbia da essere pari alla francese, e credeva invece che potremmo accontentarci di una flotta equivalente ai due terzi della nemica, purché abbia dei buoni punti d'appoggio. Io poi credo che a questo scopo sia più che sufficiente una flotta ben preparata al suo compito, anche se in proporzione inferiore a quella dell'esercito nostro al francese.

A proposito di «punti d'appoggio» v'è ben poca concordanza tra i due: D.B. non condivide le idee del Perrucchetti sul ruolo della base di Venezia (dalla quale si dovrebbe sorvegliare i movimenti della flotta austriaca) ribadendo in proposito la sua vecchia idea di creare una solida base d'operazione sulle coste austriache, «senza di che la difesa sarà sempre tarda, debole, insufficiente». Per la verità il Perrucchetti non ritiene che alla flotta bastino due o tre punti di appoggio e ha idee diverse anche sul ruolo delle altre basi, che D.B. non controbatte, così come non controbatte altri suoi «diversi pareri» che emergono scorrendo il libro.

In rapida sintesi, il Perrucchetti non è critico come D.B. sul ruolo delle grandi navi e ha una fede sia pur ragionata e limitata nella loro formula, nelle loro possibilità operative, nella loro effettiva capacità di difesa passiva mediante compartimentazioni e corazze. E, forse riferendosi alle ottimistiche tesi di D.B. sulla possibilità di risolvere il problema navale con pochi milioni e poche navi adatte alla guerra di crociera, pur sostenendo anch'egli l'utilità di quest'ultime ricorda nel contempo che non è possibi-

le ristabilire l'equilibrio rispetto alle grandi potenze marittime solo con qualche modesto aumento del bilancio o con la superiorità tecnica di qualche nave. Perciò

non dobbiamo farci illusioni e non dobbiamo ingannare il paese col dirgli che dieci o quindici milioni di aumento nel bilancio della marina bastino a rendere sicuro il nostro commercio, a garantire le città marittime da ogni pericolo di bombardamento, a scongiurare qualsiasi offesa marittima contro la penisola e le isole nostre. (88)

Anche il punto di vista del Perrucchetti a proposito degli sbarchi e della difesa dai bombardamenti marittimi ha sfumature notevolmente diverse da quelle di D.B. Sui possibili sbarchi francesi attribuisce alla Marina francese una capacità di trasporto anche superiore a quella calcolata da D.B., ma diversamente da lui ritiene «grossolana e pericolosa» la pretesa di calcolare a priori in modo preciso la forza delle truppe che il nemico potrà sbarcare, facendone *un dato certo* e adottando «un tale limite di minaccia come un termine positivo ed anzi come un fattore comune per tutti i problemi relativi a qualsiasi parte delle nostre coste».

Diversa anche la sua posizione bombardamenti: li ritiene meno pericolosi e meno probabili di quanto sembri a D.B., aderendo solo in linea di massima alla sua drastica tesi che la flotta anche a prezzo dell'impopolarità deve mantenere come missione prioritaria il contrasto degli sbarchi e quindi non deve intervenire – rischiando di essere distrutta – in caso di bombardamenti delle città costiere. In merito, in una lettera a «La Rassegna Nazionale», un ufficiale di Marina non meglio identificato, ma certamente scrittore di prestigio, respinge queste tesi di D.B. fatte sue dal Perrucchetti, precisando che si tratta di un'idea personale «non punto diffusa nella Marina. Questa anzi protesta altamente contro tale compito passivo e deprimente che si parrebbe volerle assegnare».

La risposta del Perrucchetti è interlocutoria, fino a tentare di conciliare ciò che non può essere conciliato. L'autore della lettera – egli scrive – «ci ha creduti più assoluti di quello che noi siamo»: nessuno può prevedere con sicurezza come sarà la futura guerra marittima, perciò coloro che vagheggiano solo la guerra tra squadre sono in errore. Intanto occorre accelerare le costruzioni e varare «rapidissimi incrociatori» che facciano compagnia ai «cacciatori del mare» (le grandi navi). Una volta fatto questo, al comando di un bravo ammiraglio la flotta italiana col suo ardimento forse dissuaderà (anche con rappresaglie) il nemico dei bombardamenti e potrà impedire gli sbarchi: bisogna dire però con franchezza al Paese che ad ogni minaccia o notizia di bombardamenti non si può pretendere che la flotta lasci le sue basi per dar battaglia.

Il confronto del 1884 con il Perrucchetti mette in luce con quanta fermezza – al di là di talune discutibili sfumature – D.B. mantenga il suo concetto-chiave della necessità di ricercare ad ogni costo soluzioni «alternative» tali, da assicurare il più economico e redditizio impiego delle forze navali, partendo da parametri realistici che escludono, al momento, obiettivi troppo ambiziosi o forti incrementi delle risorse. Si deve solo osservare che a proposito della guerra di squadra secondo i canoni classici, da lui costante-

69 ivi, pp. 485-491.

⁶⁸ *ivi*, p. 368. Sulla possibilità di sbarchi francesi si vede anche O.T., *Appunti sulla capacità di invasione marittima della Francia*, "Rivista Marittima" 1884, Vol. I, Fasc. I, pp. 5-25.

mente avversata, il Perrucchetti è assai più elastico e possibilista. La lettera dell'anonimo ufficiale al Perrucchetti dimostra inoltre che le idee di D.B. non sono da tutti condivise all'interno della Marina; in effetti gli anni intorno al 1880, che vedono la comparsa delle opere più significative di D.B., sono l'epicentro di un dibattito «trasversale» (che divide cioè anche al loro interno Esercito e Marina) al quale partecipano numerosi autori.

Il nemico è, per tutti, la Francia: ma la questione delle grandi navi, della loro importanza e delle loro caratteristiche si intreccia con la priorità da dare alla difesa della Valle del Po, con la valutazione delle effettive possibilità di sbarchi francesi sulle nostre coste, con l'individuazione in sede teorica dei caratteri della nuova strategia navale e delle differenze tra periodo velico e periodo del vapore, con il ruolo da attribuire alla fortificazione permanente (costiera e non), con la scelta dei punti vitali da fortificare, e, last but not least, con i progressi del siluro, delle artiglierie e delle corazze.

Notiamo, anzitutto, che nella sua gestione del Ministero della Marina dal 1879 al 1883 l'ammiraglio Ferdinando Acton traduce in pratica alcune idee sulle quali insiste

D.B., e nel suo discorso alla Camera del 12 marzo 1883 afferma:

in pieno accordo col mio egregio collega della guerra, siamo giunti a determinare il campo rispettivo delle attribuzioni e responsabilità fra l'esercito e la marineria nella difesa ravvicinata del litorale. Alla marineria è stato già assegnato il compito di provvedere alla difesa navale e subacquea del litorale [...] È stato inoltre stabilito e attuato l'opportunissimo principio di fare intervenire delegati della regia marineria in ogni studio di fortificazioni costiere. Appena stabilite queste basi dell'ordinamento della difesa litoranea, io ho istituita una Commissione con l'incarico di studiare tutto quanto incombeva di fare alla marineria in forza degli accordi presi col Ministero della guerra, ed ho fatto visitare, da membri della detta Commissione e da altri ufficiali, tutti i punti in cui occorreva l'opera difensiva della marineria. Questa Commissione, essendo pressoché al termine dello studio affidatole, io ho stabilito di darle carattere permanente, istituendo sotto gli ordini del suo presidente un ufficio per la preparazione di quanto occorre a mettere le nostre forze navali in istato di guerra e per attuare la parte di difesa litoranea che spetta alla regia marineria. Il compito di questo ufficio non sarà certamente così vasto come quello del Comitato e del Capo di Stato Maggiore del Regio Esercito, perché la principale, la essenzialissima difesa del litorale spetterà sempre, come egregiamente ha accennato l'onorevole Marselli, alla flotta e al suo comandante supremo, il cui campo d'azione sarà il vasto, libero mare, più che luoghi determinati a priori...

Queste idee dell'Acton sono portate a compimento dal suo successore e rivale Brin, il quale nel 1884 istituisce l'*Ufficio di Stato Maggiore della Marina* mettendovi a capo proprio il Saint Bon, ancora suo amico e di lì a poco suo avversario. Ciò torna tanto più ad onore di D.B., che vede le sue idee trovare lo sbocco finale proprio ad opera di un Ministro che aveva idee assai diverse da lui e dal suo predecessore Ferdinando Acton.

Quest'ultimo si fa promotore dell'introduzione in servizio di un buon numero di torpediniere, ma – come dimostra anche l'opuscolo *La verità*, *tutta la verità*, *nient'altro che la verità* da lui ispirato⁷⁰ – pur condividendone le tesi di fondo, accet-

⁷⁰ Opuscolo senza autore, data e Casa editrice, custodito nella Biblioteca della Camera dei Deputati.

ta solo in parte talune idee di D.B. sulle nuove costruzioni navali e sul ruolo delle corazzate. Sostiene tuttavia un criterio opposto a quello del Saint Bon e del Brin, causticamente così sintetizzandone le tesi: «ridurre il più possibile il numero delle navi. ingigantendole e riducendoci schiavi dell'estero per costruirle». Nel concreto, le soluzioni alternative individuate dall'Acton consistono nello sviluppo della marina mercantile e dell'industria cantieristica nazionale (viste come base indispensabile della flotta da guerra) e nella costruzione di corazzate di minor tonnellaggio (9000 t al massimo), quindi più numerose, meno «assolute» e meno costose dei tipi Duilio (quest'ultimi a causa del pescaggio troppo elevato non possono passare il Canale di Suez, né operare a ridosso delle coste e/o comunque fuori dal Mediterraneo). Queste nuove corazzate dovranno essere «navi dell'oggi, non del domani» e reggere il confronto con gli analoghi tipi stranieri, senza però pretendere di superarli e senza esagerare con la ricerca della velocità. Ciò che vale [questo è anche il concetto di Aube - N.d.c.] è la potenza complessiva della flotta, non quella di ciascuna nave; tanto più che le moderne artiglierie, pur con minor peso e calibro, superano ormai in potenza quelle della Duilio. Per ultimo, le nuove navi dovranno essere interamente costruite dall'industria nazionale, senza più ricorrere in misura massima a forniture estere.71 E l'ignoto autore aggiunge: «io non dubito che se il Saint Bon fosse ministro oggi, e dovesse proporre una nave, questa nave che io dico egli per certo proporrebbe. Egli ha lo sguardo troppo acuto e la mente molto vasta, per non averla vista e capita, e permettete mi che vi dica l'ha vista e capita anche il Brin, ma non facciamo imprudenze!»,72

Idee analoghe a quelle dell'autore dell'opuscolo *La verità*, *tutta la verità* sono sostenute nel 1880 dal deputato Galeazzo Maldini, che pur avendo idee assai diverse da quelle D.B. in materia di costruzioni navali, in tre articoli sulla *Nuova Antologia* ⁷⁵ rettifica le sue precedenti posizioni e fa un lungo e puntuale elenco dei limiti delle navi tipo *Duilio*, giudicandole un tentativo, un esperimento geniale e giustificato dalle necessità dei tempi in cui è nato, però da non ripetere più per l'avvenire. Dopo un particolareggiato confronto con le corazzate di altri Paesi, il Maldini conclude che nessuno all'estero ha seguìto la strada indicata dal Saint Bon e dal Brin con il *Duilio* e l'*Italia*; la stessa Inghilterra non ha più costruito tipi analoghi all'*Inflexible*, che corrisponde ai nostri *Duilio*. Quindi, per il futuro a suo giudizio dovranno essere progettate navi di tonnellaggio, costo e pescaggio più moderato e più adatte alle nostre esigenze di difesa delle coste e di protezione degli interessi italiani in Sud America e in Oriente.

È sostanzialmente schierato sulle posizioni di D.B. e dell'Acton – con qualche diversa sfumatura, per così dire, più moderata – l'autore di un articolo (a

⁷¹ Per i tipi *Duilio* e *Italia*, pur costruiti in cantieri nazionali, si era stati costretti a ricorrere in misura massima allo acquisto all'estero – specie in Inghilterra – delle parti componenti più sofisticate e costose, a cominciare dalle artiglierie e dalle macchine. Nel 1880 sulla fornitura da parte di una casa inglese della macchina per la *Lepanto* scoppia una rovente polemica sulla stampa, con gravi accuse che coinvolgono il Ministero (Cfr. *La macchina della -Lepanto» - Estratti di articoli di giornali cittadini* - 1880, volume custodito alla Biblioteca della Camera).

⁷¹ La verità, tutta la verità ecc... (Cit.), p. 71.

⁷³ G. Maldini (Deputato), Le nuove costruzioni navali per la Marina italiana. Navi Piccole - navi giganti, «Nuova Antologia», Vol. XXIII Fasc. XX 15 ottobre 1880, pp. 731-769; Vol. XXIV - Fasc. XXI - 1° novembre 1880, pp. 55-86 e Vol. XXIV - Fasc. XXII - 15 novembre 1880, pp. 304-336.

firma P.C., forse Paolo Cottrau) del 1883 dal titolo I nostri obiettivi navali e la stampa francese 74 che polemizza con la Jeune École denunciandone i progetti di attacco alle nostre coste e respingendo le accuse all'Italia di prepararsi ad aggredire la Francia. Dopo lodi piuttosto di maniera e assai generiche al Saint Bon e al Brin, P.C. cita Bonamico e Perrucchetti, si rifà ad affermazioni del Maldini sul valore dei tipi Duilio, accenna alla minaccia degli sbarchi e ai vantaggi della guerra di crociera per l'Italia. Lo stesso fanno, nel 1884 il comandante Cottrau e nel 1885 il comandante De Luca.75 Anche sulla Rivista Militare Italiana del 1886 il capitano Zevi si ispira alle idee di D.B. e ancor più a quelle del Perrucchetti, proponendo grandi manovre congiunte tra Esercito e Marina, e richiamando l'attenzione su un articolo del Fincati (Rivista Marittima 1882) che magnifica anche oltre il dovuto l'efficacia delle moderne torpediniere. Osserva lo Zevi, in proposito, che «quando l'Italia sarà pronta a prendere il mare avrà costato per lo meno 27 milioni delle nostre lire! A questo prezzo si potrebbero avere oggidì novanta torpediniere del miglior sistema e del miglior costruttore». Più in generale ritiene necessario e urgente che l'Italia aumenti il suo naviglio da guerra, e che, in futuro, il bilancio della Marina venga raddoppiato portandolo almeno a cento milioni, onde poter costruire anzitutto velocissimi incrociatori capaci di minacciare il commercio nemico e di compiere rappresaglie in caso di attacco alle nostre coste 76

Tra le voci favorevoli a D.B. ricordiamo ancora il capitano di corvetta I.E. Algranati, che sulla *Rivista Marittima* del gennaio 1884 giudica ormai sorpassata e inoperante la legge organica del 1877, i cui obiettivi sono stati ampiamente disattesi dato che gran parte del naviglio da guerra al momento è già superato prima di tutto per velocità. Come rimedio l'Algranati suggerisce un vecchio cavallo da battaglia di D.B.: la marina mercantile, che se convenientemente sviluppata con l'aiuto dello Stato servirebbe non solo per i trasporti, ma anche «per gli avvisi, e i servizi secondari di crociera». In caso di guerra, essa avrebbe un ruolo militare di primo piano, perché «il traffico non si arresterebbe, ma troverebbe in sé medesimo un elemento di difesa, le nostre città marittime e aperte, e il trattato sulla corsa al quale siamo vincolati e il diritto delle genti non sarebbero violati da quelli che

⁷⁶ F. Zevi, *La flotta e l'esercito nella difesa delle nostre coste*, «Rivista Militare Italiana» 1886, Vol. II pp. 222-246.

^{71 «}Nuova Antologia» Vol. XLI - Fasc. XIX - 1° ottobre 1883, pp. 501-524. Forse si tratta del Comandante Paolo Cottrau.

⁷⁵ P. Cottrau, *Maris imperium obtinendum*, «Rivista Marittima» 1882, Vol. III Fasc. VII-VIII, pp. 34-63, e Id., *L'ordinamento strategico della nostra Marina*, «Nuova Antologia» Vol. XLIII Fasc. II - 15 gennaio 1884, pp. 293-320 e R. De Luca, *La Marina nella grande guerra*, «Nuova Antologia» Vol. XLIX Fasc. I – 1° gennato 1885, pp. 25-73. L'articolo *Maris imperium obtinendum* ha vasta risonanza e viene pubblicato da altre riviste, tra le quali la *Rivista Militare Italiana*. In esso il Cottrau cita più volte D.B. e ne esalta le tesi di fondo, con particolare riguardo alla guerra di crociera, alla polemica contro la guerra di squadra, al pericolo di sbarchi e bombardamenti e all'importanza dei veloci incrociatori (che se in numero sufficiente potrebbero aver ragione anche delle corazzate). Tuttavia il Cottrau manifesta idee diverse dello stesso D.B. in merito alle necessità di aumentare gli stanziamenti per la Marina e all'importanza del siluro, da lui considerato «arma decisiva» più del rostro, il cui impiego è invece «occasionale e eventuale». La fiducia nel siluro lo porta a insistere più di D.B. sulla vulnerabilità delle grandi navi e sulla scarsa protezione assicurata, all'atto pratico, dalla corrazzatura degli scafi.

pensassero come l'ammiraglio francese Aube, visto che ci troveremmo pronti alle rappresaglie! ».⁷⁷

Nel suo libro del 1889 *Marina nuova*, Evasio Mesturini riprende e accentua, invece, ambedue i temi salienti di D.B., la difesa coordinata delle coste e la polemica contro le grandi navi:

si è pensato a costruire le navi più potenti in senso astratto, senza tener conto delle *condizioni concrete*, del necessario e possibile impiego, e si sono costruite opere fortificate in piccolo numero, senza la necessaria base di studio strategico determinata dalle operazioni territoriali, ed anche senza la indispensabile distinzione fra l'azione possibile dei forti e il compito assegnato alle navi. Così è avvenuto che dopo tante e così vive discussioni per dimostrare l'eccezionale potenza delle navi colossali, la pratica utilità dei colossi viene ad essere sempre più contestabile e contestata.⁷⁸

Per altro verso il Mesturini – Ufficiale di Marina insegnante alla Scuola di Guerra dell'Esercito di Torino come D.B. – ne porta all'estremo le idee, sostenendo nel libro *Salvate la Marina*⁹ che la guerra marittima si esaurisce nella difesa del litorale, che bisogna unificare Esercito e Marina sotto un unico Ministro creando un corpo per la difesa e trasformando la Marina da *nautica* a *militare*, che la Marina da guerra non è altro che *artiglieria di mare* e che di conseguenza occorre unificare anche la formazione degli ufficiali di Esercito e Marina, che le corazzate al momento in costruzione sono inutili ecc. Questo atteggiamento estremista suscita le aspre critiche di un «exufficiale di Marina», che lo accusa di volere l'incorporazione della Marina nell'Esercito, di essere troppo ostile al periodo velico, di negare le differenze tra le due Forze Armate e di negare la possibilità che la Marina debba autonomamente combattere contro quella avversaria anche in alto mare.⁸⁰

Sul fronte opposto, tra coloro che sostengono la perdurante validità dei concetti del Saint-Bon e del Brin citiamo il comandante De Amezaga (1881) e un futuro Ministro della Marina, il capitano di corvetta Bettòlo. Per il De Amezaga le navi tipo *Duilio* e *Italia* non hanno difetti e (diversamente da quanto pensano D.B., il Maldini ecc.) forniscono il massimo rendimento in tutti i possibili impieghi della guerra marittima. In particolare l'*Italia* con la sua struttura cellulare è l'unico tipo di unità capace di resistere a uno o più siluri, risultato che non si sarebbe ottenuto con dislocamento minore. La presenza di una simile nave nella recente guerra tra Perù e Cile sarebbe bastata per tutelare gli interessi italiani e probabilmente per costringere i contendenti alla pace. E in un conflitto contro un avversario numericamente superiore, le predette corazzate assicurerebbero una elevata capacità di rappresaglia...

⁷⁷ I.E. Algranati, L'organizzazione della flotta e gli incrociatori del commercio, «Rivista Marittima» 1884, Vol. I Fasc. I, pp. 27-48.

^{*} E. Mesturini, Marina nuova, Livorno, Giusti 1889, p. 350.

Cfr. E. Mesturini, Salvate la Marina - Marina nautica e Marina militare, Livorno, Giusti 1888.

⁸⁰ Un ex Ufficiale di Marina, *Salvate la Marina?*, «Nuova Antologia» Vol. XVII Fasc. XVIII, pp. 230-246.

^{*1} Cfr. C. De Amezaga, Rapido cenno sulle grandi e piccole corazzate, Firenze, Le Monnier 1881, e G. Bettòlo, Le navi da guerra, «Rivista Marittima» 1884, Vol. IV, Fasc. XII dicembre 1884, pp. 351-371.

La grande mole di queste navi è solo «la rigorosa soluzione del quesito di riunire nel più ristretto spazio possibile gl'istrumenti di guerra navale più potenti e perfetti finora ideati». Non è vero che [come sosteneva il Maldini – N.d.c.] queste navi sono poco comandabili e poco manovriere. Il proverbio inglese *dont put to many eggs in one basket* (non mettere troppe uova in un solo paniere) nella fattispecie non vale, perché per dargli valore pratico «bisognerebbe poter dimostrare che la distribuzione delle uova in molti panieri può salvarle sempre dall'urto del paniere più solido». Invece nel caso nostro gli esperti ritengono che una sola nave da guerra tipo *Italia* «avrebbe facilmente ragione di due navi da guerra, la cui singola costruzione costasse metà prezzo» [anche questa tesi è contestata dal Maldini e da altri – N.d.c.].

In conclusione, per il De Amezaga è necessario costruire anche torpediniere e incrociatori, ma il ruolo decisivo rimarrà sempre riservato alle navi di 1º classe, specie quando si tratta di impedire i bombardamenti delle coste. Poiché non è possibile – per ragioni economiche – costruire 16 navi tipo *Italia* [come prevedeva il programma del 1877 – N.d.c.], in futuro potranno essere costruite navi di 1º classe meno potenti e meno costose sia pur senza sacrificare il requisito della velocità, che è l'unica protezione contro la crescente efficacia delle torpediniere. Anche se questa nuova arma per il De Amezaga è addirittura destinata a rivoluzionare la tattica navale, il programma di Saint Bon resta come base e la nave tipo *Italia* rimane la massima espressione di potenza.

Il Bettòlo nell'articolo del 1884 prima citato è ancor più categorico: senza citare D.B. (come del resto fa il De Amezaga) spezza una lancia a favore delle grandi navi da battaglia e ritiene necessario mantenere immutati i criteri «secondo i quali furono tracciati [dal Saint Bon e dal Brin - N.d.c.] i più perfetti tipi di corazzate», sacrificando solo qualcuna delle 16 navi di 1^a classe previste dalla legge del 1877 per costruire

navi da esplorazione operanti a favore delle unità maggiori.

Il Perrucchetti, lodato e paragrafato dallo Zevi sulla *Rivista Militare Italiana*, nel 1885 sulla stessa rivista è invece apertamente contestato da un non meglio identificato A.F.J., che riprende vecchie tesi «continentaliste» non condivise né da D.B., né dal Perrucchetti, dal Ricci e dal Marselli. Per A.F.J. si tratta in tutti i casi di mantenere ben riunita la massa del nostro Esercito in Piemonte e nella Valle del Po, dove dovrà attendere e battere l'esercito nemico (cioè quello francese). Nulla sarà perduto finché vi sarà, nell'Italia Continentale, questa massa ben riunita di forze: quindi non conviene sprecare forze (terrestri o marittime) e risorse per difendere l'Italia peninsulare e insulare e le sue coste, né costruire opere di fortificazione permanente (costiere o non) in queste parti della penisola.

Conviene accettare il rischio di bombardamenti costieri, risparmiando così centinaia di milioni; il solo sbarco che bisognerebbe impedire ad ogni costo, con impiego di truppe dell'Esercito permanente se necessario, è quello che il nemico potrebbe tentare sulla Riviera di Ponente, dove peraltro solo un brevissimo tratto di costa si presta a sbarchi in forze. Le sole opere costiere da costruire sarebbero quelle per la difesa di questo tratto; compito essenziale della flotta sarebbe perciò di impedire gli sbarchi in questa zona. Solo da questa parte, infatti, la Francia potrebbe esercitare

^{*2} A.F.J., *La difesa di uno Stato come la intendiamo noi*, «Rivista Militare Italiana» 1885, Vol. I Fasc. I, pp. 5-39.

uno sforzo terrestre sussidiario e concorrente rispetto allo sforzo principale attraverso le Alpi; in tutti gli altri casi, anche se non si riuscisse a impedire uno sbarco nemico sulle coste toscane, romane, napoletane o siciliane, «le sorti della guerra rimarranno sempre intatte finché intatta e intera sarà la massa delle nostre forze di prima linea».

Per coglierne la peculiarità, l'originalità e l'influenza, il pensiero di D.B. dal 1878 al 1884 va inserito in questo complesso quadro, del quale abbiamo citato le voci più significative: il tema di fondo rimane comunque quello delle costruzioni navali e del loro necessario rapporto sia con le risorse disponibili, sia con le possibilità e i limiti della situazione geopolitica dell'Italia.

X – La ripresa della collaborazione con la «Rivista Marittima» (1894): i nuovi orientamenti sulle corazzate e torpediniere e la polemica con la «Jeune École».

A cominciare dal 1894 D.B. riprende la collaborazione alla «Rivista Marittima» e nei cinque anni dal 1894 al 1899 la sua opera raggiunge il culmine, sia per quantità che per qualità. I fattori che la influenzano sono diversi:

– la diminuzione delle risorse finanziarie per la Marina (con punte minime nel 1896 e 1897 anche a causa delle spese coloniali) e l'invecchiamento delle navi maggiori, che provocano il passaggio della nostra Marina dal 3º posto (1890) al 7º posto (1900) nella scala delle potenze marittime;

 l'uscita di scena del Saint Bon e la permanenza del Brin al Ministero nel periodo marzo 1896-maggio 1898;

 il dissidio tra il Saint Bon e il Brin poco dopo il ritorno di quest'ultimo al Ministero nel 1884, con il riavvicinamento tra lo stesso Brin e i seguaci dell'Acton;⁸³

 le guerre di fine secolo e i relativi ammaestramenti per l'impiego delle forze navali, con particolare riguardo ai riflessi dell'impiego del siluro e della mina;

– l'impatto con le teorie del Mahan (le cui opere maggiori vedono la luce nel periodo 1890-1897) e del Callwell (1897), dal quale derivano una prima, preziosa analisi dello stato degli studi strategici e originali considerazioni sul potere maritimo, che ampliano e superano il quadro teorico nel quale si muove lo scrittore americano;

Mella sua citata biografia di Benedetto Brin il Ferrante non accenna al fatto non trascurabile che a distanza di pochi mesi dal ritorno del Brin al Ministero (marzo 1884), «non tardano a manifestarsi i sintomi di gravi divergenze [con il Saint-Bon] che nessuno sa, in modo chiaro e preciso, da quali cause abbiano origine. Avviene così la separazione del Saint-Bon dal Brin, e quest'ultimo si accosta, almeno in apparenza, agli antichi fautori e collaboratori dell'Acton [tra i quali può essere compreso anche D.B. - N.d.C.]. E a sua volta il Saint-Bon muove ad assalire il Brin e a spargere dubbi non solamente sull'opera presente del Ministro della Marina ma sull'opera passata, e segnatamente su quelle costruzioni delle quali egli, il Saint-Bon, era stato reputato uno dei più ardenti patrocinatori». Di particolare interesse, in merito, il violento attacco del Saint-Bon in Parlamento nel 1889 (Cfr. Un ex Ammiraglio, *Le recenti discussioni sulla Marina da guerra*, «Nuova Antologia» 16 luglio 1889, Vol. XXII, Fasc. XIV, pp. 294-307). Da notare anche che l'«Ex Ammiraglio» disapprova la costituzione dell'Ufficio di Stato Maggiore della Marina (creato nel 1884 dal Brin mettendovi a capo proprio il Saint Bon). Anche il Capone nella sua biografia del Brin (*Diz. Biogr. degli It.*, Vol. 14°, pp. 311-317) non approfondisce questi aspetti, limitandosi a riferire che il Brin in Parlamento si era opposto alla legge 26 febbraio 1875 sulla radiazione del vecchio naviglio di Lissa, proposta dal Ministro Saint-Bon.

– la diffusione in Francia delle teorie della *Jeune École* e la radicalizzazione delle idee dell'ammiraglio Aube specie ad opera dei suoi seguaci.

Per le costruzioni navali – alle quali D.B. fa puntuali e frequenti riferimenti – si tratta di un periodo tipicamente di transizione, dominato dal possibile influsso del siluro e quindi sostanzialmente favorevole allo sviluppo del naviglio più leggero. Nel 1896 entra in servizio il primo sommergibile italiano e nel 1897 viene impostato il primo vero cacciatorpediniere, il Fulmine, varato nel 1900 e armato – oltre che con lanciasiluri - con cannoni da 57. Nel 1892 viene varato il Marco Polo, prima formula di incrociatore corazzato con velocità ancora piuttosto bassa (17 nodi); anche le torpediniere ricevono notevole sviluppo. Nel campo delle corazzate la tendenza del momento è verso una forte diminuzione del dislocamento e del calibro delle artiglierie principali. Rispetto ai tipi Re Umberto, Sicilia e Sardegna (impostati nel 1885 e varati nel 1890) le nuove navi da battaglia Emanuele Filiberto e Saint Bon (varate nel 1897) hanno un dislocamento inferiore di 1/3 (10250 t anziché 15600), velocità lievemente inferiore (18 nodi anziché 20) e artiglierie principali di calibro 254 mm anziché 343; queste caratteristiche le fanno ritenere precorritrici dei grandi incrociatori corazzati. Infatti la fortunata serie di incrociatori corazzati tipo Garibaldi, i cui primi esemplari (poi venduti all'estero) sono stati impostati nel 1893, ha dislocamento di circa 8000 t, velocità circa 20 nodi, 1 cannone da 254 mm, 2 da 203 e altri di calibro minore, autonomia (a 10 nodi) di 9300 miglia, quindi assai superiore sia ai tipi Saint Bon (7000 miglia) sia al Marco Polo (5800 miglia). Nel 1900 la Marina oltre a 6 corazzate di costruzione recente ha ancora in servizio le vecchie Duilio, Dandolo, Italia, Lepanto (oltre a quelle più volte rimodernate tipo Affondatore, Ancona ecc.). Dispone di 3 incrociatori corazzati (più quelli della serie Garibaldi in costruzione) e di 22 i ncrociatori protetti, 142 torpediniere, 1 sommergibile; ha in costruzione 13 cacciatorpediniere. Con le corazzate Benedetto Brin e Regina Margherita, impostate nel 1899 e ancora in costruzione nel 1900, si ritorna ai grossi dislocamenti dei tipi Sardegna, sia pure con calibri principali inferiori (305 anziché 343 mm) e autonomia molto maggiore (10.000 miglia anziché 6000) a parità di velocità (20 nodi). Infine il Ministro Bettòlo (1899-1900), che evidentemente ritiene non più validi i concetti da lui esposti sulla Rivista Marittima nel 1884, nel 1899 fa elaborare dal Cuniberti il progetto delle 4 corazzate classe Vittorio Emanuele, impostate nel 1901-1903 e entrate in servizio nel 1907-1908. Queste navi rispetto ai tipi Brin erano più veloci (23 nodi), avevano armamento principale più potente (12 cannoni da 305 contro 4), protezione verticale maggiore, dislocamento superiore (21800 t contro 14500) e autonomia inferiore. Esse secondo il Guèze rispondevano alla seguente formula: «escluso l'obiettivo strategico del predominio data la superiorità numerica del presunto avversario [la Francia -N.d.C.], si accettava il criterio di avere navi più forti degli incrociatori corazzati francesi e più veloci delle corazzate francesi e inglesi, in modo da poter accettare o rifiutare, secondo le evenienze, il combattimento,81.

⁸¹ R. Guèze, *Giovanni Bettòlo*, in "Dizionario Biografico degli Italiani", Vol 9° p. 769. Sulle costruzioni navali si veda anche Un Ufficiale di Marina, *L'arte navale in Ingbilterra, Francia e Italia negli ultimi quarant'anni*, "Nuova Antologia" 1 febbraio 1893, Vol. XLIII Fasc. III, pp. 517-537.

In sintesi dal 1890 al 1900 la crescente importanza data alla velocità anche a scapito del calibro delle artiglierie dà almeno in parte ragione alle tesi sostenute da D.B. tra il 1878 e il 1881. Anche il tema strategico delle manovre navali del 1894 (da lui commentato negli articoli dello stesso anno che segnano la ripresa della sua collaborazione alla *Rivista Marittima*) sembra dar ragione alle sue vecchie tesi, visto che riguarda la difesa delle coste contro l'attacco di una squadra nemica.

L'analisi critica delle modalità di svolgimento delle manovre fornisce a D.B. l'occasione per aggiornare le sue idee rispetto alle tesi di fondo del 1878-1881, misurandosi con tutte e tre le questioni fondamentali del momento: la validità o meno delle navi da battaglia, l'accresciuta efficacia del naviglio torpediniero, la sua effettiva valenza per le nostre esigenze e la collocazione storica delle tesi dell'ammiraglio Aube e dei suoi seguaci (che nei precedenti scritti del 1884 erano solo sporadicamen-

te citate – su aspetti secondari – sia da D.B. che dal Perrucchetti).

I nuovi concetti da lui espressi denotano una misurata evoluzione rispetto a quelli del 1880-1881, senza rinnegarne la sostanza ma con una maggiore apertura verso la possibilità delle corazzate: in certo senso, essi si riavvicinano alquanto al punto di vista espresso dal capitano di fregata Morin (al momento Ministro della Marina) nel citato articolo sulla *Rivista Marittima* del 1877. Il Morin, come si è visto, allora concludeva la sua analisi constatando che era necessaria «una flotta mobile e forte; una flotta di navi che potranno essere inferiori a quelle del tipo *Italia* e *Lepanto*, ma che certo dovranno risultare assai più grandi e costose dei piccoli lancia-siluri [cioè delle torpediniere ancora primitive di allora, nelle quali il Morin veva pochissima fiducia - N.d.C.] di cui si è tanto parlato».

Dal canto suo D.B. riconosce che la Marina potrà avere anche quei compiti offensivi, che nel 1880 erano stati accantonati e considerati appartenenti a un lontano quanto incerto futuro:

l'Italia non dovendo rinunciare al suo avvenire marittimo, non può escludere oggi, come certo doveva nel 1880 [nostra sottolineatura N.d.C.] il programma offensivo. Il suo compito principale, per ragioni militari e politiche essendo difensivo, se non può escludere i grandi incrociatori corazzati dalla sua flotta, non però deve considerarli il tipo fondamentale della sua difesa, bensì quello eccezionale della sua non improbabile futura offensiva, limitandone il numero onde esso non torni a danno della perfezione del tipo.

Se da una parte – egli afferma – «le navi da crociera non correranno più delle navi minori pericolo di affondamento, e debbono perciò considerarsi il tipo necessario e sufficiente alla costituzione delle flotte difensive», dall'altra l'esperienza delle grandi manovre appena svolte NON ha dimostrato che le grandi corazzate sarebbero inutili nel conflitto navale e, per contro, ha dimostrato che esse possono respingere almeno di giorno gli attacchi torpedinieri. Per una flotta offensiva «sarebbe oggi imprematura» la rinuncia a grandi corazzate capaci di conciliare l'efficacia strategica con quel la tattica di tutte le armi; perciò

il compito offensivo che spetta alle grandi potenze marittime; l'insufficienza del determinante tattico; la preponderanza di quello strategico; il principio, non sempre inoppugnabile, che la superiorità del tipo sia, storicamente, elemento di vittoria; l'autorevolezza che a questo principio hanno creduto accordare il Saint-Bon ed

il Brin; il grande prestigio di queste due menti supreme, ed il fatto che nella lotta tra tipo e tipo di nave manca la sanzione della guerra, assicurano alle grandi navi strategiche e tattiche una non breve esistenza.

Ciò non toglie, però, che vanno radiate sia le navi «nelle quali l'eccesso tattico [principalmente la potenza di fuoco - N.d.c.] torni a danno delle funzioni strategiche», sia le navi «nelle quali l'eccesso strategico mascheri la tattica insufficienza». Va esclusa qualsiasi corazzata la cui velocità non si avvicini – a parità di circostanze – à quella delle torpediniere; inoltre le corazzate vanno considerate «quali tipi eccezionali, non fondamentali delle flotte», perché la loro costruzione con caratteristiche come quelle indicate richiede ingenti risorse finanziarie, e «il principio della vittoriosità del tipo non richiede, per affermarsi, che un piccolo numero di unità». Consigliano di limitarne la costruzione – ovviamente questo vale per la nostra Marina – anche le condizioni del teatro di guerra nei quale dovranno operare, che «le espongono alle possibilità di un attacco torpediniero notturno contro il quale esse non hanno, più di qualsiasi altro incrociatore, speranza di salvezza che nella fuga».

Non si tratta più di un'aperta ostilità nei confronti delle navi di linea, ma piuttosto di una visione ancora riduttiva del loro effettivo rendimento. D.B. indica il modo più opportuno per utilizzare quelle esistenti, ma al tempo stesso mette velatamente in dubbio la convenienza di costruirne ancora. I dubbi aumentano scorrendo la lunga elencazione che egli fa sulla *Rivista Marittima* 1894 dei limiti di questo tipo di nave, tanto più se se ne considera l'elevato costo:

- 1º La protezione di un convoglio non esige il concorso delle attuali navi di linea, le quali riusciranno in generale più dannose che utili sotto la minaccia dell'attacco torpediniero diurno o notturno;
- 2º Il bombardamento a grande distanza non richiede le navi di linea [Aube invece considerava questo il loro compito principale N.d.c.];
- 3º Il bombardamento a piccola distanza non può essere in generale tentato contro una piazza da guerra moderna se non dopo un periodo di azione a grande distanza;
- 4º Nel bombardamento a breve distanza di una piazza da guerra può giovare più una nave di linea che altra meno protetta, ma a meno di circostanze eccezionali questa forma di attacco non sarà preferita all'azione notturna ed a distanza;
- 5º Il periodo di superiorità offensiva navale sulla fortificazione permanente, dopo il quasi generale rinnovamento delle grandi piazze da guerra, essendo trascorso o prossimo al suo termine, le navi tattiche assai raramente potrebbero come potevano prima impegnarsi efficacemente in operazioni di forzamento ed espugnazione;
- 6º Come fu in altro studio dimostrato, l'attacco delle grandi piazze, escluso il caso della sorpresa, esige un apposito materiale, dovendo le navi che attaccano un'opera moderna avere eccezionali caratteri di robustezza. Le grandi navi moderne non dovrebbero quindi essere esposte a gravi pericoli che non fossero giustificati come in generale non lo saranno dalla importanza ed imperiosità dello scopo da raggiungere;
- 7° In quasi tutte le forme dell'azione costiera le navi corazzate moderne o non sono indispensabili, perché ultrapotenti, o non possono che eccezionalmente impiegarsi, o non debbono esporsi ad inevitabile disastro senza probabilità di

riuscita. La loro utilità in tali forme della lotta navale e costiera non potrebbe perciò in alcun modo giustificare l'addensamento di efficacia tattica a danno delle funzioni strategiche;

8º La guerra esclusivamente navale non esige navi tattiche in tutte quelle operazioni che hanno per obiettivo il naviglio di commercio o da trasporto, riuscendo in tali casi assai più vantaggioso l'impiego di navi da crociera;

9º In tutte le forme dell'azione notturna, che tende a divenire preponderante, le attuali corazzate non solo sono inutili, ma nella maggior parte dei casi sono

compromettenti o dannose;

10° Le funzioni di navi o appoggio o protettrici nella zona tattica del conflitto può essere egualmente bene – se non meglio – disimpegnata da navi da crociera. A tale funzione occorrono qualità strategiche che le navi tattiche non possono avere, a meno di conciliarle in eccezionali dislocamenti.

L'importanza e l'aumentata efficacia delle torpediniere in attacchi di sorpresa notturni contro le grandi navi è uno dei temi salienti, sui quali D.B. ritorna spesso, anche quale chiave interpretativa per giudicare le idee del Saint-Bon e dell'Aube:

se il cannone non può mai essere considerato come elemento di efficace sorpresa notturna, se il rostro conferiva una sufficiente, ma sempre pericolosa attitudine a queste sorprese, il siluro associandosi al rostro ha reso l'ariete torpediniere di limitate dimensioni un elemento efficacissimo del combattimento notturno, tanto contro squadre corazzate che contro convogli [...] Le torpediniere d'alto mare, che nel 1880 [nei *Primi elementi della guerra marittima* - N.d.C.] parve prudenza, per fare argine allo strazio che se ne faceva, svincolare dalle operazioni delle squadre, per la loro maggiore autonomia e attitudine alla navigazione sono oggi elementi di grande potenza tattica, quanto non se ne esageri l'impiego e il compito [altro riavvicinamento all'Aube - N.d.C.].

Esse nelle azioni notturne di sorpresa si sono affiancate agli «arieti-torpedinieri» già sostenuti da D.B. nel 1878-1881, che sono rimasti «i migliori elementi della difesa strategica [contro gli sbarchi] ma non più gli esclusivi fattori della sorpresa strategica». Si Tuttavia le stesse torpediniere rimangono «elemento di efficace sorpresa in un raggio d'azione assai limitato», e senza un appoggio mobile difficilmente potranno diventare il fattore principale della sorpresa nel bacino del Tirreno.

Lo stesso Saint Bon – ricorda D.B. – dimostrando di avere ben presente la crescente efficacia delle torpediniere «aveva promesso, e sventuratamente non mantenuto, di trattare la questione delle grandi navi dal punto di vista dell'influenza che le torpediniere avrebbero esercitato sulla guerra navale e sul tipo di nave offensiva». In proposito, egli sembra concordare con l'affermazione del Brin che i due tipi di nave potevano coesistere, perché quello dei sostenitori delle navi da crociera

[&]quot; Va notato che nemmeno a fine secolo XIX cade la fiducia di D.B. nel rostro, arma efficace a Lissa che però molti a ragione considerano ormai superata dal progresso tecnico. Ad esempio Rocco De Zerbi già nel 1886 scrive che i progressi del siluro e la sua adozione anche da parte delle grandi navi rendono difficile e estremamente pericoloso l'uso dello sperone: "Trattasi ora, correndo incontro alla nave, di evitare, oltre lo sprone e il fuoco delle artiglierie, le torpedini ch'essa può far escire da' suoi tubi di lancio o che può lasciarsi dietro gettandole a catena dalla poppa- (R. De Zerbi, *La Marina Militare Italiana*, "Nuova Antologia» Vol. VI Fasc. XXI - 1 novembre 1886, p. 114).

era un ordine di idee perfettamente intellegibile, degno di considerazione, un sistema contrapposto ad un altro, che come tutti i sistemi presenta vantaggi misti ad inconvenienti, e che importa esaminare e pesare attentamente. Un sistema, un tipo di navi che possano perfettamente coesistere e completare la flotta di navi di prima classe, e quindi due sistemi che non si escludono in nessun modo.

La questione del miglior tipo di nave tattica – prosegue D.B. – non poteva e non può essere ben risolta: il problema tattico era ed è «avvolto da tenebre dense», e finché si susseguiranno nuove invenzioni e l'introduzione di nuovi potenti mezzi di offesa, «non è da sperarsi che una qualsiasi soluzione tattica, per quanto pratica e sapiente, possa avere una vitalità eguale a quella delle moderne costruzioni in acciaio». Sono quindi inevitabili, in tutto ciò che si riferisce al problema tattico, le eccessive speranze, i facili disinganni, le esitazioni:

anche le menti più luminose sono travolte nel vortice del rinnovamento, e l'esempio del Saint Bon che a breve intervallo si fece propugnatore ed ideatore della nave – ariete, *Affondatore*, della nave-siluro, *Pietro Micca*, della nave autonoma, *Lepanto*, delle navi da crociera in costruzione, deve rendere assai prudenti i cultori della scienza tattica ed i fautori dei miracolosi interventi.

D.B. esclude, comunque, la convenienza di costruire quelli che saranno chiamati cacciatorpediniere, da lui definiti tipi di nave leggera armati sia di siluro che di cannone con caratteristiche intermedie tra la torpediniera e l'incrociatore torpediniere tipo *Goito*: 60 a suo giudizio, negli scontri tra flottiglie il cannone sarà meno efficace dello sperone, quindi l'evoluzione della torpediniera sarà quella di diventare anche un ariete contro altri scafi leggeri.

D.B. conclude che la corazzata rimane «l'elemento preponderante del dominio offensivo»; ma la torpediniera ne ha reso assai più difficile e circoscritto l'impiego. La corazza viene ormai adottata anche dagli incrociatori, quindi questi stanno diventando le corazzate moderne, tanto più che «non la corazza ma le insufficienti velocità di qualsiasi tipo di nave richiedono protezioni e sono destinate ad inevitabile condanna». Se si eccettua l'incremento della velocità, le previsioni di D.B. sulla evoluzione della formula della corazzata non sono del tutto centrate e non anticipano certo le *dreadnougts*: a suo giudizio in futuro aumenteranno le velocità e le gittate delle artiglierie, mentre diminuiranno i grossi calibri e cresceranno i medi, i piccoli e le armi subacquee. Diminuirà lo spessore delle corazze e aumenterà la superficie protetta; si ricercherà «una grande limitazione della superficie di bersaglio, ed una più larga ed efficace protezione contro le offese subacquee».

Sulla base dell'esperienza delle grandi manovre e di queste considerazioni generali, D.B. arriva a indicare nel dettaglio i tipi di navi più convenienti per la nostra flotta:

^{**} Il *Goito*, impostato nel 1885 ed entrato in servizio nel 1888, dislocava 965 t, aveva velocità 18 nodi, autonomia 950 miglia ed era armato con 4 cannoni da 57, 5 da 37 e 5 tubi lanciasiluri.

- torpediniere tipo Schichau⁸⁷, migliorandone la velocità;

– incrociatori-torpedinieri tipo *Goito*, aumentandone il dislocamento per conferire loro qualità nautiche migliori, e assegnando loro la funzione di esploratori tattici e distruttori di torpediniere [quindi: niente cacciatorpediniere - N.d.c.];

- esploratori strategici tipo Piemontess, con caratteristiche migliorate e disloca-

mento maggiorato (però sempre inferiore alle 3000 t);

– arieti-incrociatori tipo *Fieramosca*⁶⁹, «con numeroso e protetto armamento di artiglierie a tiro rapido, due cannoni di 25 tonnellate in torri barbetta per dominio costiero» e velocità sufficiente per la protezione e l'appoggio delle flottiglie torpediniere;

 - «incrociatori corazzati tipo Sardegna [della classe Re Umberto e Sicilia prima citata - N.d.C.] che accentrino al massimo grado tutte le funzioni strategiche e quelle tattiche in grado sufficiente al dominio di qualsiasi situazione navale, escludendo il

dominio costiero nella lotta contro opere di fortificazione moderna».

Se si tiene conto delle caratteristiche richieste all'incrociatore corazzato da D.B., si arriva alla conclusione che chiama «incrociatori corazzati» le corazzate più moderne tipo *Sardegna*, le cui doti di velocità e armamento corrispondono alle sue nuove idee. E si può anche aggiungere che le due citate corazzate *Benedetto Brin e Regina Margherita*, progettate da Benedetto Brin prima della morte e varate nel 1901, corrispondono ancora meglio alle sue idee, perché hanno armamento principale di calibro inferiore alle *Sardegna* (305 mm invece di 343), autonomia molto superiore (10000 miglia anziché 6000) a parità di velocità, protezione verticale completa e non limitata alla zona centrale, con dislocamento lievemente inferiore (14574 t anziché 15600). È, questo il segno più concreto ed eloquente della riconciliazione e del notevole riavvicinamento di posizioni, dopo 25 anni di forti contrasti e nocive divisioni.

Le tesi sviluppate da D.B. in tema di corazzate e torpediniere consentono di stabilire il suo esatto rapporto con la *Jeune École* navale francese, in questa occasione da lui bene e definitivamente messo a fuoco. In certo senso, le sue critiche all'ammiraglio Aube e ai suoi seguaci – con i quali vi sono anche numerosi punti di concordanza – sono analoghe a quelle indirizzate in senso opposto ai sostenitori delle grandi navi: estremizzazione di concetti accompagnata dalla tendenza a formulare giudizi perentori e drastici senza dimostrarne in modo sufficiente la fondatezza, le ragioni, l'ancoraggio con la realtà e le specifiche esigenze del momento.

Nell'analisi di D.B. si trovano frequenti riferimenti non solo agli scritti dell'Aube, ma a quelli dei suoi più accesi seguaci (il comandante Paul Frontin, che usa lo pseudonimo «Commandant Z», e il comandante Mathieu H.J. Vignot, che si firma H. Mon-

⁸⁷ Le torpediniere tedesche *Schichau*, di vari tipi, dislocavano da 80 a 215 t, con velocità 22-25 nodi, autonomia da 1000 a 1900 miglia e armamento di 2-3 tubi lanciasiluri, più cannoncini e/o mitragliere. Entrarono in servizio tra il 1886 e il 1905; allo stesso cantiere *Schichau* furono ordinati, dopo la cattiva riuscita del *Fulmine*, i cacciatorpediniere serie *Lampo* (1900-1902), con dislocamento e velocità maggiore (fino a 30 nodi) e artiglierie più potenti oltre ai lanciasiluri.

^{**}L'incrociatore protetto (o ariete torpediniere) *Piemonte*, costruito in Inghilterra e entrato in servizio nel 1889, dislocava 2780 t con velocità 22 nodi, protezione solo orizzontale, bassa autonomia (700 miglia), armamento principale 6 cannoni da 152 mm, più 22 altri di calibro minore e 3 tubi lanciasiluri.

^{*9} L'incrociatore torpediniere *Fieramosca*, costruito in Italia dai cantieri Orlando e entrato in servizio anch'esso nel 1889, dislocava 3745 t con velocità 17 nodi e autonomia 5000 miglia. Armamento principale 2 cannoni da 257, più altri 24 di calibro minore e 3 tubi lanciasiluri.

techant) e in particolare ai citati libri *Essai de stratégie navale* (1893) e *Les guerres navales de demain* (1891). Il succo delle teorie del Frontin e del Vignot si compendia in tre punti: a) le corazzate sono diventate inutili a causa della loro vulnerabilità agli arditi attacchi col siluro; b) di conseguenza, l'attacco torpediniero è diventato il perno dell'azione strategica offensiva e della lotta per il dominio del mare ed è causa prima della scomparsa delle grandi navi; c) l'azione delle torpediniere deve essere completata da quella di cannoniere difensive (*bateaux-canons*) e di incrociatori molto veloci e con potenza e dislocamento sufficienti per assicurarne l'effettiva autonomia in combattimento.

D.B. condivide le idee dei due autori a proposito delle differenze tra il periodo velico e quello del vapore (a cominciare dalla possibilità di evitare in quest'ultimo periodo la guerra di squadre e le battaglie invece inevitabili nel periodo velico) e a proposito della mentalità sorpassata dei comandanti del periodo velico (criticata anche dal Mesturini), in virtù della quale «la misteriosità era la liturgia dell'azione di comando». Riconosce anche che, nelle recenti manovre navali, il Comando della flotta incaricata della difesa delle coste aveva impartito ordini per le operazioni di crociera e di caccia «attenendosi in certa misura», all'Essai de stratégie navale dei due autori francesi, e che gli autori della Jeune École hanno grandemente esaltato le possibilità strategiche della sorpresa notturna mediante arditi attacchi di torpediniere.

Al di là di queste convergenze, D.B. non concorda con nessuno dei postulati del Frontin e del Vignot per due ragioni essenziali: a) di giorno almeno, le corazzate e il naviglio minore sono pur sempre in grado di difendersi validamente dagli attacchi torpedinieri; b) «la grande guerra [cioè la guerra imperniata sullo scontro tra flotte riunite - N.d.c.] non è funzione della esistenza delle corazzate (come asseriscono gli autori francesi), ma delle uniformità delle armate navali e della loro insufficiente attitudine alla guerra strategica o costiera. Ritornando l'unità di tipo e l'uniformità delle armate, mancando i grandi fattori della superiorità strategica anche quando persistano le attitudini alla guerra costiera riprenderebbe dominio la grande guerra di squadre o di flotte come avvenne nei precedenti periodi storici...».

Sempre secondo D.B., le tesi dell'amm. Aube hanno subito un'evoluzione: mentre nel 1885 egli ha condannato definitivamente le squadre di corazzate e la grande guerra, ne La guerre maritime del 1882 ha riconosciuto la scarsa efficacia del cannone contro un bersaglio corazzato mobile (quale è appunto una grande nave), ha ritenuto vantaggioso il bombardamento delle coste fino a 7000 m dal mare, e ha affermato che «ogni squadra sorpresa all'ancoraggio da una squadra sotto vapore è una squadra distrutta; lo sperone del quale il solo assalitore può fare uso, diviene un'arma altrettanto sicura per lui quanto mortale per il suo avversario». Lo stesso Aube ritiene - nota D.B. - che una squadra alla fonda il cui ancoraggio non ha l'accesso protetto, può essere attaccata con successo anche di giorno da una flottiglia di torpediniere: ma sull'attacco torpediniero diurno contro squadre in movimento in alto mare le opinioni sono discordi anche in Francia. Di conseguenza «finché tale problema non sarà seriamente studiato ed anche praticamente ed approssimativamente risolto nelle grandi manovre navali, non è possibile accettare con fede certa e incondizionata i dogmi della *Jeune École* per quanto riguarda le flotte corazzate, la grande guerra e il rinnovamento radicale del naviglio da battaglia».

D.B. osserva anche che in Francia (Courbet, Chabaud - Arnault, Degouy) «la solidarietà in questa fede novella è assai scarsa», mentre le costruzioni navali francesi rispettano solo in parte i canoni estremistici della *Jeune École*. lo dimostra l'evoluzione verso cannoniere e incrociatori con dislocamento fino a 8000 t e con potenza offensiva e difensiva assai maggiori di quella che era stata inizialmente prevista dalla *Jeune École*, per le flottiglie, che «dovevano scopare dalla superficie delle acque le flotte in virtù del numero, della velocità, della invisibilità, e della esplosiva onnipotenzialità». Il problema della costituzione delle flotte visto dalla *Jeune École* si riduce perciò

alla eliminazione del corazzamento verticale, poiché si reclamano incrociatori protetti; ed alla creazione di un nuovo tipo di cannoniere, che non si è ancora definitivamente affermato non essendo ben certo se i *bateaux-canons* dell'ammiraglio Aube abbiano ancora qualche consanguineità colle *cannonières-torpilleurs* reclamati quali Capi-gruppo degli autori del Saggio di strategia navale [cioè dal Fontin e dal Vignot - N.d.c.].

Non meno interessanti le considerazioni di D.B. sulla collocazione temporale delle teorie della *Jeune École* nel quadro del pensiero navale europeo. In merito, D.B. ricorda che

assai prima dell'Aube e de' suoi apostoli il Filisoff in un interessantissimo studio (O. FILISOFF, *L'attacco torpediniero*, pubblicato nel 1879 dal «Moscoi Sbornic»), confortato dall'esperienza della guerra anglo-russa, precorse i tempi, spingendo le sue conclusioni quasi fino al limite cui le spinse il caposcuola francese, cinque anni appresso; precisando però maggiormente l'attacco torpediniero diurno, per modo che la condanna delle flotte corazzate e della grande guerra parrebbe assai più logica di quanto apparisca dagli scritti francesi [...] Il Filisoff non considera l'impiego delle torpedini *Whitebead*, ma solamente quello delle torpedini ad asta e dei siluri divergenti, onde le conclusioni cui egli giunse paiono ben altrimenti profetiche di quelle che i siluri semoventi consentirono poco tempo dopo.

Se, poi, si considera il rapporto tra la Jeune École e il pensiero navale italiano coevo,

escludendo la questione, insaisissable, dei bateaux-canons, il programma della Jeune École non ha nulla di veramente caratteristico e proprio. Da oltre dodici anni il problema della costituzione organica delle flotte era stato risolto in Italia, almeno da taluni scrittori [come lo stesso D.B. - N.d.c.] in favore di un programma che escludeva i grandi spostamenti [cioè dislocamenti - N.d.c.] e caldeggiava gli incrociatori - arieti e le flottiglie. Tra le molte ragioni che spingevano a propugnare quel programma organico - quasi tutte di ordine strategico o morale - una sola se ne adduceva di carattere tattico, fra le molte che pure potevano addursi anche allora. Finché una più convincente esperienza, fu detto nel 1880, abbia diradate le nebbie che offuscano l'orizzonte tattico [...] affrettiamoci a costruire quelle navi che soddisfano alle esigenze strategiche della nostra difesa e che potranno tutelare se non l'incolumità delle nostre coste, almeno l'integrità della patria, difendendola in modo efficace da quelle invasioni marittime che gravemente la minacciano. Molte ragioni impedirono che quel programma avesse svolgimento e favore, e solamente da qualche anno, con intermittenze, esso viene più attivamente applicato [nostra sottolineatura - N.d.c.]; ma ciò che qui importa mettere in evidenza è che il programma della scuola francese, era quello degli scrittori italiani...

Con queste parole, D.B. rivendica chiaramente il primato della corrente di pensiero da lui capeggiata rispetto a taluni concetti-base della *Jeune École*: appare infatti evidente il riferimento alle sue tesi del 1878-1881 e, più in generale, alle posizioni teoriche sostenute dall'Acton e dai suoi seguaci contro le grandi navi. E qui egli tiene a precisare che, allora,

le navi tipo *Lepanto*, benché tuttavia in allestimento, ad onta del grande sacrifizio finanziario che imponevano non furono assolutamente escluse dalla flotta strategica, potendo esse considerarsi per la loro natura *dicentrica* quali ultrapotenti incrociatori vaganti costantemente sul mare, ora a contatto del nemico, ora minaccianti di lontano un attacco improvviso, sempre elemento di agitazione e di panico, sempre chiuse nella loro misteriosità...

L'unica differenza che rimane tra la scuola italiana e la *Jeune École* – conclude D.B. – è quella relativa al tonnellaggio degli incrociatori da lui allora previsti (circa 4000 t), assai inferiore a quello degli incrociatori francesi (fino a 8000 t), perché l'Italia non doveva far fronte – come la Francia – alle esigenze strategiche di una guerra oceanica.

Sarebbe interessante soffermarsi sulle numerose e centrate citazioni che D.B. fa delle teorie di Clausewitz specie a proposito della possibilità di evitare la battaglia, del valore strategico della sorpresa e del combattimento di notte, dei fattori che assicurano all'azione difensiva, dei vantaggi sull'azione offensiva, ecc. Trattando in particolare della grande importanza dell'esplorazione strategica, egli afferma che nel periodo del vapore, «i precetti e le considerazioni militari che [per la guerra terrestre] il Clausewitz svolse nella parte strategica e il Jomini nella parte logistica delle loro opere magistrali, possono e devono applicarsi in gran parte anche alle armate». E mentre nel periodo velico i piani di operazione meglio congegnati «avevano altrettanta probabilità di riuscita quanto una vincita al gioco del lotto e anche meno», «la perfetta attitudine delle flotte a vapore a tutte le più rigorose esigenze della strategia ha reso evidente la necessità dei piani di guerra per le armate come per gli eserciti». Da ricordare anche la sua insistenza sull'estrema utilità di un libero dibattito tra gli ufficiali sulla tematica strategica e tattica, e le sue critiche al tema delle manovre che con negativi riflessi anche di carattere morale - suppone senz'altro occupati dal nemico i porti e le città dalla Riviera di Ponente, e non dà il giusto valore strategico a La Maddalena.

In conclusione, dai commenti alle manovre navali del 1894 emerge che la critica di D.B. più che alle grandi navi in sé, era ed è rivolta alle formule costruttive troppo ambiziose e assolute sostenute in particolar modo dai fautori dei tipi *Duilio* e *Italia*, peraltro al momento ormai largamente sorpassati da tipi di corazzate più moderni, che si avvicinano alquanto alla formula dell'incrociatore veloce da crociera da lui sempre sostenuto. In questo senso, gli articoli del 1894 chiariscono definitivamente la posizione di D.B. sia rispetto ai fautori delle grandi navi sia rispetto ai loro nemici della *Jeune École*, gettando le basi di un approccio strategico pragmatico, equilibrato, aperto ai riflessi dei nuovi ritrovati tecnici e attento alle grandi correnti di pensiero d'oltralpe. Il tutto senza minimamente subirne – cosa rara al tempo in Italia – la sudditanza, e anzi rivendicando a giusto titolo sia la priorità di taluni concetti rispetto a quelli più tardi sviluppati dalla *Jeune École*, sia la necessità che ogni Marina ricerchi

una propria e autonoma via strategica e costruttiva, ispirata dalla geografia e dalle diverse possibilità economiche.

XI – Dalla «Jeune École» a Mahan: l'Europa, l'Italia e il potere marittimo nel nuovo contesto internazionale (1895)

Il frutto teorico più importante – e meno contingente – delle riflessioni di D.B. nel 1894 sono tre articoli sulla strategia navale che riportiamo integralmente nella Parte II, nei quali si trovano le prime citazioni del Mahan e un ampio esame (molto probabilmente influenzato dall'opera dello scrittore americano) di quelli che per il momento chiama «fattori di potenzialità marittima», ma che non sono altro che gli elementi del potere marittimo.

In una serie di sei ponderosi articoli pubblicati nel 1895 dalla *Rivista Marittima* con il titolo *Situazione militare mediterranea*, D.B. si confronta più direttamente con Mahan, e in particolare con il fondamentale *The influence of sea power upon history* (1660-1783) pubblicato nel 1890. Fanno così la loro comparsa nei suoi scritti termini fino a quel momento poco o nulla usati nella letteratura navale come «potere marittimo» (il *Sea power* di Mahan) e «potere navale», sul cui significato ci riserviamo di ritornare.

Questi articoli riflettono il punto di vista e le previsioni dell'autore sui grandi temi della situazione geopolitica internazionale (e della politica estera e militare che ne consegue) poco prima di affrontare il *clou* dell'intera sua opera, costituito dagli scritti che la nostra indagine preliminare prepara e aiuta a meglio inquadrare e penetrare.

Gli articoli del 1895 ancora una volta dimostrano l'amore di D.B. per le analisi minute, articolate, complesse, grazie alle quali la problematica di interesse marittimo viene da lui magistralmente inserita non solo nel problema militare (il che sarebbe cosa ovvia, almeno oggi) ma nel quadro della grande strategia, della grande politica e grande economia internazionale, delle pulsioni e degli interessi che le dominano, del le grandi alleanze militari che al momento si stanno delineando e che rendono sempre più nitida la minaccia di un conflitto europeo, quindi sempre più urgente trovare il modo di scongiurarlo (va precisato subito, a tale proposito, che D.B. non è mai stato un fautore di guerre e avventure militari).

Un salto di qualità notevole, perché i precedenti studi – nei quali trovava rilievo pressoché esclusivo la ricerca delle linee d'azione più convenienti per neutralizzare la minaccia della superiore flotta francese contro le nostre coste – non superavano il ristretto ambito della difesa nazionale, sempre ben vivo anche nelle polemiche di carattere teorico con autori stranieri. In questo ampliamento pressoché improvviso di orizzonti, non è escluso che oltre all'aggravarsi della situazione internazionale abbia un certo peso anche l'impatto con la prima e fondamentale opera del Mahan, che D.B. subito e rettamente giudica come interprete e apostolo delle inevitabili tendenze espansionistiche – prettamente marittime – della giovane e potente Nazione americana, vista come nuova realtà che a fine secolo si affaccia sullo scenario mondiale e fin da allora insidia il predominio europeo.

Se si considerano i vastissimi orizzonti politico-militari e navali aperti da D.B., il titolo *Situazione militare mediterranea* potrebbe apparire troppo angusto. Oltre ad essere la *summa* di tutti i nuovi elementi che D.B. approfondisce in questa occasio-

ne, il primo di questi articoli può essere considerato una vera e propria introduzione all'analisi delle teorie di Mahan e Callwell. Lo riproduciamo pertanto integralmente (vds. Parte II) insieme con l'opera del 1899 *Mahan* e *CalIwell*, della quale costituisce non tanto un'appendice, ma la più preziosa e convincente chiave interpretativa.

Per quanto di specifico interesse dell'Italia, in questo primo articolo acquistano rilievo la diagnosi severa di D.B. a proposito della difficile situazione italiana (non priva di interesse attuale) e le sue considerazioni sui riflessi non consolanti che tale situazione ha sull'efficienza della nostra Marina, per la quale cita – ritenendola peraltro «reticente» – l'affermazione del Mahan che «i difetti insiti nella incompleta geografia dell'Italia, combinata con altre cause ingiuriose (sic) al pieno e sicuro sviluppo del potere navale, rendono più che dubbiosa la possibilità che essa possa per alquanto tempo rimanere *in the front rank* [cioè in prima fila, in primo rango - N.d.c.] fra le nazioni marittime».

Negli altri cinque articoli, D.B. si dimostra – come il generale Nicola Marselli – convinto sostenitore della Triplice Alleanza (Germania-Austria-Italia), da lui vista come la miglior difesa dell'Europa contro l'espansionismo slavo e soprattutto come nocciolo duro e «continentalista» di una futura Confederazione Europea capace di coagulare sia le forze sia terrestri che navali del Vecchio Continente per difendere il suo primato mondiale, ormai minacciato a Est dalla Russia e ad Ovest dall'espansionismo americano.

In precedenza la sua prima preoccupazione era stata quella di far fronte in qualche modo – sia in campo terrestre che marittimo – alla superiorità francese, evitando gravi jatture per la Patria italiana; ora sono i nuovi imperativi della difesa europea a prevalere. Non è da tutti affermare, come egli fa nel 1895, che

persistendo le funeste condizioni d'instabilità d'equilibrio europeo, il conflitto armato, benché minacciante, non parrebbe per ora molto probabile, ma la grande iattura degli enormi armamenti, che assorbono quasi tutta la vitalità dell'Europa e la riducono ad uno stato di morbosità antropofaga, è flagello forse peggiore della guerra.

La nuova ottica lo induce a parlare di «interesse internazionale europeo» proprio in un periodo nel quale sempre più prevalgono contrapposti interessi ed egoismi nazionali, e si compendia in una serie di enunciati almeno nella sostanza e a lunghissimo termine lungimiranti, anche se al momento irrealistici:

- l'integrità dell'Europa minacciata continentalmente e marittimamente dallo slavismo e dall'americanismo, determinanti latenti della futura situazione europea, deve essere considerata l'obiettivo supremo della politica internazionale;
- 2º la grave e incombente minaccia dello slavismo non può essere efficacemente equilibrata che dalla solidarietà austro-germanica;
- 3º la certa e prossima, se non immediata, minaccia navale che gli Stati Uniti d'America faranno pesare sull'Europa, costituisce una menomazione del potere mondiale europeo e in ispecial modo di quello britannico;
- 4º l'efficienza di queste minacce continentali e marittime, che per loro stesse non sarebbero ancora disastrose, è potenziata dagli eccitamenti e dalla temporanea obiettività della Francia;

- 5º questa eccitazione, che sarà in avvenire giudicato un crimine europeo, è logicamente giustificata dalla speciale situazione della Francia, fatalmente spinta a una politica anti europea, dalla quale non desisterà se non per effetto di uno stabile ordinamento internazionale [D.B. si riferisce alla recente intesa franco-russa, che minaccia la Triplice su due fronti e altera a tutto danno dell'Italia i rapporti di forze navali nel Mediterraneo N.d.c.];
- 8º il primo nucleo di efficiente solidarietà politica è costituito dalla Triplice Alleanza, le cui obiettività principali, opposte tanto allo slavismo quanto all'americanesimo navale, si compenetrano nel fine europeo;
- 10º l'attuale efficienza della Triplice, considerando la potenzialità degli elementi tutti, tanto civili quanto militari, dal quali si integra la sua influenza, può considerarsi tuttavia adeguata al compito continentale, ma troppo esigua per quello marittimo;
- 14º la stabilità dell'equilibrio e l'efficienza del potere europeo non può derivare che da una florte e sapiente preponderanza tanto continentale quanto marittima, perché quella sola senza questa ha troppo scarsa efficienza di dominio mondiale; questa preponderanza, data la presente situazione internazionale e la funesta obiettività anti-europea della Francia, non può essere conseguita che in forza di una piena e palese adesione dell'Inghilterra alla *Triplice*, costituendo per tal modo la *tetrarchia europea* [cioè l'alleanza tra Germania, Austria, Italia e Inghilterra N.d.C.];
- 16º nessuna ragione per parte della Triplice, le cui obiettività sono tutte europee, può contrastare l'adesione dell'Inghilterra, onde da questa soltanto può dipendere il conseguimento di questo desideratum che consolida internamente ed esternamente la situazione dell'Europa;
- 21° ... la preponderanza [marittima] inglese, ad onta di un indiscutibile incremento di potenzialità assoluta [D.B. si riferisce al forte potenziamento della flotta inglese in corso dopo un periodo di stasi N.d.c.], fu relativamente menomata dalla genesi di nuovi grandi Stati e dall'eccezionale sviluppo di altri le cui obbiettività espansive sono in diretta opposizione con quelle dell'Impero britannico.

Se aderisse alla Triplice, l'Inghilterra potrebbe diventare «arbitra di civiltà europea». Però la vocazione europea, così chiara per la Germania, non lo è per l'Inghilterra, «ottenebrata dalla corrusca caligine che emerge dalla mondialità e vetustà dell'Impero»; comunque «la Germania domina il fato britannico assai più di quanto l'Inghilterra domini quello germanico». Se l'Inghilterra non aderisse alla Triplice, la Germania sarebbe spinta ad allearsi con la Russia; queste due potenze eminentemente continentali sarebbero «invulnerabili navalmente, avendo nelle loro naturali energie i mezzi della loro esistenza e in gran parte quelli della loro potenza militare». In caso di conflitto europeo, perciò, realizzerebbero una superiorità schiacciante su tutte le altre nazioni, perché il potere marittimo non potrebbe influire sull'esito della lotta, che avrebbe questo svolgimento:

contenuta la Francia dalla frontiera renana, fulminata l'Austria con rapida offensiva prima della concentrazione, che sarebbe lentissima, degli eserciti coalizzati nel disastro, i destini dell'Italia e successivamente quelli della Francia sarebbero in balìa degli imperiali alleati. Schiacciata l'Europa, l'egoismo britannico sarebbe vulnerato nell'India e nell'Egitto, il potere marittimo sarebbe impotente a salvare l'Inghilterra e se stesso dalla conseguente rovina, ed agonizzerebbe fra le larve di quelle marinerie inefficienti nel conflitto, e colpite come quella inglese da sincope continentale.

Dopo un'approfondita analisi comparata del potenziale economico, della situazione politico-sociale, delle forze di terra e di mare mobilitabili da parte dei singoli Stati (analisi che rimane un modello di questo genere e di gran lunga la migliore del tempo), D.B. arriva a definire le principali strutture politiche della futura Confederazione europea e la fisionomia essenziale dello strumento militare unitario, prevedendo per le sue forze di mare un'articolazione in cinque flotte corrispondenti ai cinque bacini principali.

Come lo stesso Mahan, ritiene inevitabile lo scontro nel Mar dei Caraibi tra la Spagna e il nascente imperialismo americano, nel quale la Spagna, a causa dell'inefficienza del suo potere navale sarebbe soccombente «ove non intervenisse a rafforzarlo, moralmente e materialmente una grande solidarietà europea» (e qui cita le considerazioni geostrategiche del Mahan, secondo il quale in caso di conflitto per la supremazia nel Mar dei Caraibi «sembra evidente che per le efficienze naturali del Mississipi, militarmente rafforzate, la preponderanza degli Stati Uniti in quel campo di operazioni debba verificarsi con matematica certezza»).

Per D.B. la solidarietà europea con la Spagna sarebbe indispensabile, perché «al dominio relativo, se non assoluto, del Golfo Caraibico, quando sia dischiusa la gran via interoceanica [cioè il futuro canale di Panama - N.d.c.] è inesorabilmente vincolata la supremazia mondia le europea». La tutela degli interessi europei renderebbe addirittura necessario «creare alle Antille una grande e solida base d'operazione, cui fosse assegnata una forza navale e continentale sufficiente alla tutela esterna ed interna, contro i pericoli che potrebbero minacciarla nel periodo necessario alla concentrazione rapida dei soccorsi europei. Senza tale provvedimento la perdita delle Antille è altrettanto certa, benché forse più prossima, di quella delle preservate colonie americane dell'Inghilterra...».

In campo europeo la nazione che per D.B. minaccia più delle altre la solidarietà e l'equilibrio europeo è la Francia, i cui interessi sono, nella sua visione, in contrasto con quelli inglesi. In merito alla politica inglese, D.B. fortemente dissente dal Colomb, che nel suo libro *La potenza marittima dell'Inghilterra* sostiene la necessità che il suo Paese facendosi forte della sua superiorità sui mari continui la vecchia politica isolazionista. Pur percependo «l'istintiva, tradizionale repulsione dello spirito inglese verso qualsivoglia menomazione della sua indipendente individualità», D.B. si chiede, riferendosi alle idee del Colomb:

il sea power, come lo chiama il Mahan, si compendia esso tutto nel potere navale? E questo potere delle flotte era egli tale nel 1878, o sarebbe egli tale in questo declino del secolo da giustificare l'asserzione del Colomb che l'Inghilterra, se avesse da sostenere una guerra marittima contro tutto il mondo, potrebbe fare assegnamento sopra una preponderanza effettiva ed assoluta in suo favore? Come conciliare questo patriottico entusiasmo collo scoramento che due anni più tardi trasse da un altro cuore non meno ardente per la sua patria [S.R. Spencer Robinson in *La potenza navale dell'Inghilterra e della Francia* - N.d.c.] il lugubre lamento che «la potenza navale dell'Inghilterra è un colosso dai piedi d'argilla»?

Questi dubbi, però, non gli impediscono di riconoscere che, grazie agli ingenti crediti navali stanziati negli ultimi anni, la flotta inglese ha raggiunto una superiorità di ben 300000 t di naviglio moderno sulle flotte francese e russa riunite. E pur passando dal concetto di una flotta preponderante su quella di tutte le altre nazioni riunite al concetto di una flotta superiore solo alle flotte riunite delle due maggiori potenze europee, negli ultimi anni la *Royal Navy* «dispone di un naviglio moderno che le assicura per molti anni ancora il primato sulle flotte riunite di tutta l'Europa».

L'attenzione di D.B. è assorbita soprattutto dalla flotta inglese e da quella francese: la Germania rimane, nella sua visione geopolitica, una potenza essenzialmente continentale anche per il futuro. Prevede che essa potrà accrescere i suoi armamenti navali senza nuocere alla preponderanza in campo terrestre, e ritiene la flotta tedesca al momento superiore, «non già nave per nave, ma flotta per flotta» a quella italiana; ma gli sfugge che già in quegli anni, la Germania si stava preparando a superare la prospettiva continentalista, insidiando il primato mondiale dell'Inghilterra sui mari e quindi diventando inevitabilmente sua rivale, anziché alleata⁵⁰.

La visione geopolitica e geostrategica che D.B. ha del Mediterraneo – e quindi anche del ruolo dell'Italia in questo mare – risente di pregiudiniziali assai poco realistiche. Pur riconoscendo che il Mediterraneo, cuore della civiltà antica, accrescerà in futuro la sua importanza, non lo considera come teatro di conflitti fra nazioni e centro di specifici interessi nazionali, esaminandone i problemi e i «punti caldi» in un'ottica esclusivamente europea. E così dà per scontato e definitivo il dominio dell'InghiIterra in questo mare, vedendo negli interessi inglesi una proiezione degli interessi di tutta l'Europa, i quali «vorrebbero ancora che lo stretto di GibiIterra, come quello dei Dardanelli, come il Canale di Suez, come quello di Panama, fosse internazionalizzato, avvalorandone l'internazionalità colla efficienza del potere militare europeo».

Dà anche importanza relativa al problema – per l'Italia fondamentale – delle nazionalità e degli irredentismi, ritenendo tuttavia che, in aderenza al principio della nazionalità, l'Italia dovrebbe portare i suoi confini lungo *tutta* la dispiuviale delle Alpi. L'Austria le dovrebbe cedere spontaneamente Gorizia e Trieste, tenendo presente che «il grande incremento territoriale e il preponderante dominio nel Mar Nero che nell'interesse europeo assegnammo all'Impero danubiano, giustifica certamente agli occhi dell'Europa questa rivendicazione di una esigua regione italiana». In tal modo si eliminerebbe una possibile turbativa della situazione europea; e anche le

⁹⁶ Cfr., in merito, O. Hintze, *Stato e Esercito* (1906), Palermo, Flaccovio 1991 (a cura di P. Violante). Scrive il Violante che «Una nuova inquietudine a partire dalla metà degli anni '90 incomincia a increspare la coscienza nazionale tedesca [...]. Il 1896 è già un anno caldo; il Kaiser insiste nei suoi moniti guardando il mare; il professor Delbrück dice della necessità di avere una flotta che incuta rispetto [...]. Già nel 1896, un anno prima che Guglielmo II chiamasse alla Marina come Segretario di Stato l'ammiraglio Von Tirpitz, le due parole-chiave dell'*era Tirpitz* ∗Flottenbau∗ e ∗Weltpolitik∗ sono un concetto per l'opinione pubblica tedesca∗ (*Op. cit.*, pp. 59-60).

questioni della Corsica e di Malta, «agitate dagli scrittori in odio all'Italia», sono per lui

una questione più europea che italiana.

Ambedue queste isole dovrebbero, a suo parere, costituire «una regione insulare del potere federale europeo». Malta è una base indispensabile per l'Inghilterra, ma per l'Italia «sarebbe militarmente superflua, economicamente un aggravio, politicamente un pericolo» (evidentemente, la prospettiva di un conflitto con l'Inghilterra è da lui totalmente esclusa). La Corsica «fu sempre un grattacapo per tutti i Governi che ne ebbero successivamente il possesso, e non cesserebbe di esserlo per quello italiano». Dedica la sua attenzione anche al Vaticano, che dovrebbe essere trasferito non a Rodi o a Malta (come proposta da taluni) ma a Cipro, risolvendo così il problema ancora aperto del potere temporale dei Papi con piena soddisfazione di tutti; infatti «la sede temporale del potere ecclesiastico non può essere né continentale né peninsulare, perché sempre, presto o tardi, ne deriverebbero i mali e le incompatibilità che oggi si lamentano e si vorrebbero escludere».

Anche l'espansione coloniale italiana in Eritrea, che al momento (1895) sta riprendendo e si sarebbe di li a poco conclusa con la sconfitta di Adua (1896), viene da lui considerata da un punto di vista europeo. Riconosce all'Inghilterra il diritto e l'interesse a annettersi l'Egitto, e in questo senso il consolidamento dei possedimenti italiani in Eritrea agevolerebbe a suo giudizio il controllo inglese sull'Egitto e sul Sudan, perciò anche la sicurezza del Canale di Suez che rientra nell'interesse di tutta l'Europa. Anche la presenza italiana nel Mar Rosso è giustificabile soltanto «per la sua efficienza europea e non per interesse presente o futuro dell'Italia»; ma la solidarietà e collaborazione italo-inglese in quella zona non può estendersi a una vera e propria alleanza tra Italia e Inghilterra, che «per quanto avvalorata da naturali interessi» finirebbe con l'allentare i legami della Triplice e

porterebbe a:

1° modificare, peggiorandola, la presente situazione europea;

2° risospingere l'Europa ad un periodo di disgregamento gravido di pericoli e di conflitti assai più dell'attuale;

3° trascinare sempre più l'Italia ad espansività coloniali incompatibili colle sue

condizioni politiche, economiche e militari;

4º creare all'Italia una posizione fittizia, priva di basi naturali, finanziariamente gravosa, militarmente soggetta, colonialmente vulnerabilissima, nazionalmente e difensivamente inferiore a quella che la *Triplice* le consente;

5° riuscire insufficiente al conseguimento dei grandi obiettivi coloniali dell'Inghilterra, ed alla conculcazione delle espansività franco-russe.

A parere di D.B., l'Italia dovrebbe ricercare l'alleanza e la solidarietà britannica solo se fosse una potenza insulare, se fosse quasi invulnerabile dal punto di vista terrestre, se possedesse forze marittime sufficienti per «una modesta ma remuneratrice espansione coloniale», e se potesse, come l'Inghilterra, disinteressarsi di quanto avviene sul continente europeo per concentrare le sue energie nel campo coloniale e marittimo.

In un siffatto contesto, l'unico potenziale nemico per l'Italia è come sempre la Francia. D.B. giudica l'esercito austriaco superiore al nostro, ma la flotta rimane una forza limitata. In particolare

... la flottiglia torpediniera, benché scarsa pel compito difensivo cui deve quasi da sola soddisfare, ha però nelle condizioni della costiera dalmata ed istriana un grande fattore di efficienza che manca al naviglio torpediniero italiano [...] parrebbe che la flotta austro-ungarica difetti completamente di efficienza offensiva, non sia armonica per graduazione e corrispondenza di tipi corazzati e da crociera alla indole della costiera e del bacino adriatico, la quale se consente l'impiego di grandi navi, meglio corrisponde per caratteri geografici e topografici al naviglio di medio tonnellaggio, purché dotato di qualità strategiche sufficienti al compito difensivo. Considerata internazionalmente per la mancanza di caratteri strategici e l'esiguità dell'efficienza tattica, la marina austro-ungarica sarà un debole fattore di solidarietà, che dovrà rimanere vincolato quasi integralmente alla tutela del bacino adriatico.

L'esame dell'efficienza marittima italiana e il confronto particolareggiato con le forze navali francesi da una parte conferma una marcata superiorità della Marina rivale e dall'altra smentisce, sotto taluni aspetti, i risultati di altre precedenti o contestuali analisi. Sull'efficienza della nostra Marina in generale influiscono, a parere di D.B., le stesse cause perturbatrici che limitano l'effettiva capacità operativa dell'Esercito al di là degli organici previsti sulla carta. Ne consegue che

la Marina, per le speciali condizioni della lotta navale moderna e per l'influenza di tutti i fattori della potenzialità marittima ha, tanto nazionalmente che intenzionalmente, una efficienza inferiore a quella che corrisponde alle forze navali mobilizzabili in caso di guerra [...] qualunque possa essere il metodo di calcolo o le formule adattate per valutarla, l'efficienza della nostra Marina, anche più di quella dell'Esercito, devesi considerare inferiore a quella delle principali marine europee [...] L'Italia, benché abbia talune funzioni propizie alla persistenza, e talune altre possa, provvedendo per tempo, apprestarle in sufficiente misura, ciò non pertanto, versa in tali condizioni che noi stimiamo necessario smascherare l'illusione che gli entusiasmi ingenui o colpevoli hanno radicato nella coscienza nazionale, affermando che l'efficienza effettiva della marina militare, per una infinità di ragioni, è minore di quella nominale risultante dagli specchi del naviglio di guerra e mercantile requisibile.

In merito non dice di più: però il suo giudizio tecnico sui principali tipi di navi in servizio o in costruzione nella nostra Marina è più positivo che negativo. Il quadro dei principali tipi di navi da lui tracciato è infatti il seguente:

- 5 grandi navi tattiche e strategiche [cioè il nucleo di corazzate più moderno N.d.C.], di dislocamento e velocità elevati (13-15000 t e 17-19 miglia/ora), «potentemente armate, sufficientemente protette, non inferiori nel loro complesso alle più possenti navi delle marine europee»;
- 2 grandi navi in costruzione «di potenza unitaria di poco inferiore alla precedente» [l'Emanuele Filiberto e il Saint Bon da 10000 t, varati nel 1897 N.d.C.];
- 5 grandi navi tattiche da 10-11000 t, velocità 14-16 miglia, «potentemente armate, potentemente difese, non inferiori a parità di tipo a quelle delle altre nazioni»;
- 6 incrociatori torpedinieri (compreso il Marco Polo), di tonnellaggio medio di 3500 t e velocità 17 miglia, «bene armati, poco protetti, sufficientemente autonomi, non inferiori a parità di tipo, ai migliori incrociatori stranieri»;

– 9 esploratori strategici (2500-2800 t, 19-22 miglia), *bene armati, mediocremente protetti, molto autonomi, dotati di ottime qualità nautiche*;

- 14 esploratori tattici (700-800 t, 19-21 miglia) «sufficientemente armati, poco protetti, poco autonomi e poco nautici per il compito difensivo nel bacino del Tirreno»;

– 6 avvisi torpedinieri tipo *Nibbio* e *Folgore*, «utilizzabili per servizi costieri e di squadra, non per servizi strategici»;

 107 torpediniere d'alto mare tipo Yarrow e Schichau, «aventi buone qualità nautiche ma scarsa autonomia in relazione al loro compito tattico nel Tirreno»; 58 tor-

pediniere per l'impiego locale, «in parte assai deperite».

A parere di D.B., le cinque navi maggiori «rappresentano un eccesso di potenzialità condensata, non in armonia colle condizioni del nostro bilancio e colle esigenze difensive, benché rafforzi grandemente la capacità offensiva della flotta». Per il futuro sarà opportuno limitarne il numero perfezionandone le caratteristiche strategiche [anzitutto, la velocità - N.d.c.]. I due Saint Bon in costruzione sono «un regresso, perché in essi si sono sviluppate le qualità tattiche [armamento e protezione - N.d.c.] a detrimento di quelle strategiche, le cinque grandi navi tattiche per deficienza di velocità difficilmente potranno sfruttare il loro armamento e dovranno essere utilizzate in modo da non menomare l'efficienza dell'insieme delle navi di linea. I sei incrociatori torpedinieri dovrebbero costituire «la massa preponderante della flotta», ma il loro numero è troppo esiguo anche tenendo conto degli altri quattro in costruzione. Le loro qualità strategiche e quelle difensive dovrebbero comunque essere migliorate, senza aumentare l'armamento e l'autonomia. Il gruppo degli esploratori strategici «è quello che meglio corrisponde per numero e qualità alle condizioni della guerra nel bacino tirreno», anche se le sue qualità strategiche dovranno in avvenire essere migliorate. Il gruppo degli esploratori tattici e la flottiglia torpediniera, infine, corrispondono bene al loro compito.

In conclusione, secondo D.B. la nostra flotta «rappresenta materialmente una grande efficienza; ha omogeneità di caratteri strategici assai propizia alla condotta generale delle operazioni difensive; soddisfa per mobilità e attitudine tattica alle esigenze del bacino del Tirreno» e con l'incremento delle costruzioni del naviglio da crociera sarà meglio equilibrata la preponderanza eccessiva del gruppo di grandi navi. Ogni pregiudiziale nei riguardi di quest'ultime sembra ormai scomparsa: in con-

traddizione con altre affermazioni, questa volta egli è dell'avviso che

l'indirizzo generale delle nostre costruzioni in questo scorso ventennio [1875-1895 - N.d.c.] fu sapiente quanto economico, creando, in mezzo ad infinite difficoltà e perturbazioni, una flotta non seconda, qualitativamente, a quelle delle prime nazioni navali, mantenendo costantemente il primato delle funzioni strategiche che è desiderabile venga ad ogni costo conservato, e non maggiormente compromesso da interpolati progressi.

⁹¹ Il giudizio di D.B. su questi tipi di navi coincide sostanzialmente con quello del Cuniberti nel 1901, secondo il quale i binomi *Filiberto – Saint Bon e Margherita – Brin* sono renormemente disparati tra loro, con preponderanza di protezione nel primo binomio, a danno dell'artiglieria e della velocità, e con deficienza di protezione nel secondo, se considerato come nave di 1ª classe, a vantaggio dell'offesa e del motore (V.E. Cuniberti, *Art. cit.*).

Passando ad esaminare la flotta francese, D.B. non la ritiene in grado di conseguire una preponderanza mediterranea, anche se in futuro «conseguirà certamente una posizione dominante al cui controllo potranno rivelarsi insufficienti le grandi efficienze marittime dell'Impero britannico». In particolare:

- per quanto riguarda il naviglio di 1ª categoria (navi corazzate moderne, incrociatori corazzati o protetti, torpediniere d'alto mare), a fronte della superiorità delle cinque grandi navi italiane sulle tre tipo *Charles-Martel* e sulle quattro tipo *Valmy*, la flotta francese risulta assai superiore in fatto di incrociatori e torpediniere, quindi nel complesso le posizioni si equilibrano e in questa categoria essa non ha una sensibile preponderanza su quella italiana;
- per quanto riguarda le forze di 2ª categoria o 2ª linea (quelle che hanno carattere essenzialmente tattico: corazzate ben armate ma di ridotta velocità, equivalenti ai nostri *Lauria* o antiquate; guardacoste offensivi; incrociatori non protetti) vi è una grande sproporzione sita quantitativa che qualitativa a tutto vantaggio della Francia;
- questa superiorità è dovuta «alla letargia navale dell'Italia nel periodo compreso tra la guerra del 1866 ed il risveglio operatosi per opera del Saint Bon e per lo studio del problema della difesa nazionale, ed alla iniziativa presa dalla nostra marina verso le costruzioni di carattere strategico preponderante su quello tattico, ad onta di temporanei e parziali regressi, mentre le altre marine, quella francese specialmente, persistevano in un indirizzo delle loro costruzioni che impinguò i quadri di elementi tattici che oggi devono escludersi dal naviglio di 1ª linea»;
- infine, in fatto di naviglio di 3ª categoria (cioè costiero: guardacoste o pontoni corazzati, torpediniere, cannoniere) l'Italia ha ben poco da opporre alle forze francesi, anche se queste hanno esigua efficienza mediterranea e sono dislocate prevalentemente nei porti del Nord della Francia.

Sulla base di questi dati, D.B. calcola che l'efficienza totale delle forze di 1ª e 2ª categoria francesi è più che doppia rispetto a quella delle corrispondenti forze italiane, con un vantaggio di ben 270.000 tonnellate; a ciò si aggiunga che il naviglio francese in costruzione corrisponde a stanziamenti di circa 80 milioni annui, contro un massimo di 35 milioni per le nostre costruzioni. Di conseguenza, all'inizio del secolo XX il naviglio francese di 1ª 1inea avrà una con sistenza numerica doppia rispetto a quello italiano, mentre la superiorità francese in fatto di naviglio di 2ª 1inea andrà diminuendo in proporzione assai minore rispetto all'incremento del naviglio di 1ª linea.

D.B. ammonisce che questa superiorità tenderà a crescere anche dal punto di vista qualitativo,

per poco che il sapiente e vigoroso indirizzo delle nostre costruzioni sia adulterato da velleità tattiche o microbi che (sic) riprovocanti funesti periodi di regresso o un fallace indirizzo degli ordinamenti navali. [In ogni caso] l'eliminazione completa della preponderanza marittima della Francia non è possibile, ad onta dei maggiori sacrifizi e dei migliori ordinamenti, ma ciò che devesi ad ogni costo evitare è la minaccia di una schiacciante oltrepotenza che, rinnovando le condizioni del periodo letargico dal 1866 al 1880, ripiomberebbe l'Italia nel nulla dal quale, per sacrifizi compiuti e perseveranza di studi, miracolosamente è risorta.

In sintesi, negli articoli del 1895 – importanti per un primo contatto con l'opera del Mahan – D.B. esce dal ristretto ambito del confronto militare e navale con la Francia per dare corpo a un'indagine di carattere fondamentalmente geopolitico della realtà europea e mondiale, sulla quale già gravano minacciose nubi. Gli aspetti puramente navali, di non minore interesse, acquistano nuovo risalto in una panoramica nella quale sembra trasparire un'apprezzabile tendenza a superare antiche lacerazioni sul tipo e numero delle navi da costruire, tendenza nella quale tuttavia rimane ben ferma una valutazione assai prudente del ruolo presente e futuro delle corazzate.

FERRUCCIO BOTTI

AVVERTENZE

Le note originali al testo di Domenico Bonamico e/o di coloro che in precedenza hanno curato successive ristampe dei suoi scritti (Fioravanzo, Po) sono state interamente riportate a pié di pagina e espressamente indicate come tali.

Le note al testo senza alcuna indicazione sono dell'attuale curatore.

Il nome di Domenico Bonamico viene abbreviato con D.B.; quello di Ferruccio Botti con F.B.;

la sigla «N.d.C.» significa «Nota del curatore».

I titoli dei capitoli delle opere *Mahan* e *Callwell* (Tomo I Parte III) e *Il problema marittimo dell'Italia* (Tomo II Parte II) sono stati modificati rispetto all'originale, per meglio farne risaltare i contenuti principali.

(F.B.)

PARTE SECONDA

Domenico BONAMICO
STRATEGIA NAVALE (1894-1895)

LA SITUAZIONE MILITARE MEDITERRANEA (1895)



DOMENICO BONAMICO

STRATEGIA NAVALE – CONSIDERAZIONI GENERALI E CRITERI DI POTENZIALITÀ MARITTIMA (1894-1895)

Come già si è visto nella precedente Parte I, D.B. affronta la tematica della strategia navale nel 1881, fornendone anche una definizione. Su tale argomento ritorna con i tre articoli sulla «Rivista Marittima» del maggio 1894 e del marzo e aprile 1895 qui riportati, che fungono da studi preparatori e introduttivi all'esame organico della teoria del potere marittimo e dei suoi riflessi in campo strategico.

Quattro gli argomenti sui quali giova richiamare in particolar modo l'attenzio-

ne del lettore:

– la carrellata di prima mano, rimasta unica nel suo genere, sul pensiero strategico (terrestre e navale) europeo, nella quale spiccano i frequenti riferimenti a Clausewitz, Jomini, alla Jeune École francese, e le prime citazioni di Mahan;

- il ruolo del genio e dell'invenzione (cioè delle innovazioni tecniche) nella guerra navale e nelle relative teorie, con la connessa critica a talune affermazioni di Napoleone sulle differenti qualità del Capo terrestre e navale e con l'utilizzazione di concetti clausewitziani;
- l'indicazione e l'esame dei dieci fattori che determinano la «potenzialità marittima» di uno Stato, ampliando considerevolmente le riflessioni del Mahan;

- l'influsso della geografia fisica e politica sul potere marittimo.

Le considerazioni su quest'ultimi fattori e quelle sul genio e l'invenzione saranno riprese dall'autore nei successivi studi sulla teoria del potere marittimo, segnando una delle differenze sostanziali tra la sua interpretazione e quella di Mahan.

D.B. non perviene ad acquisizioni definitive sui nuovi caratteri della strategia: insiste tuttavia sull'importanza degli studi storici e sul loro legame con la strategia, condannando come Mahan «il tecnicismo esclusivo, che taluni si ostinano a considerare come sufficiente cultura». Le sue considerazioni sulla necessità di istituire cattedre di storia navale e scuole superiori di guerra, e di dare il maggior sviluppo possibile a esercitazioni combinate tra esercito e marina, non hanno certo perduto lo smalto dell'attualità, e corrispondono a quello che al tempo già si prepara in altri Paesi, a cominciare dagli Stati Uniti e dalla Francia.

Meno felici talune sue considerazioni sui riflessi strategici dell'introduzione delle nuove armi, a cominciare dal siluro; molto centrati, invece, taluni pur frammentari giudizi sulla battaglia di Lissa, sull'impiego del rostro e del cannone in

quell'occasione e sulla figura di Tegetthoff.

Nell'insieme, questo studio è un esempio forse insuperato di inserimento del pensiero strategico navale in quello militare in genere.

(F.B.)

CONSIDERAZIONI GENERALI («Rivista Marittima» Maggio 1994)

I.

Il rinnovamento dei mezzi, tanto offensivi che difensivi, ha prodotto una così grande ed intensa perturbazione in tutto l'ordinamento militare marittimo da rendere non solo difficilissimo, ma ingrato il compito di chi crede necessario ed opportuno procedere ad una prima coordinazione delle idee che, per maggiore consenso di scrittori ed evidenza di fatti, possano essere fondamento sufficiente alle analisi ed alle coordinazioni future.

L'ammiraglio Randolph, fino dal 1879, accennando al radicale rinnovamento delle armate, lamentava la mancanza di ogni principio che potesse essere guida ai giovani ufficiali nei loro studi e compiti militari, ammettendo però che tali principi

fossero gelosamente custoditi in pectore degli ufficiali ammiragli.

La deferenza che il Randolph, pel prestigio delle armi britanniche, ebbe per gli ammiragli colleghi, pare che fosse giudicata superflua dall'anonimo scrittore della *Nouvelle Revue*, già noto per altri scritti pubblicati dalla *Revue des Deux Mondes*, il quale, svolgendo un concetto chiaramente definito dall'ammiraglio Aube, asserisce che allorquando si sottopongono al giudizio degli ammiragli di Francia e delle altre nazioni le questioni capitali della guerra navale, si è sorpresi di ottenere le risposte le più variate e le più contradditorie. Evidentemente – prosegue l'anonimo autore – deve regnare nella loro mente, su questi argomenti, una reale confusione, che dimostra una completa mancanza di orientazione la quale non sarebbe il minore pericolo che minaccia lo stato transitorio attuale della marina, se non fosse comune alle altre potenze marittime.

Egli conclude esprimendo la necessità di portare rimedio ad una condizione così perniciosa, ed il *tocca e sana* del suo metodo curativo pare che interamente consista nel richiamare alla memoria il precetto generale della concentrazione, sopra un punto opportunamente scelto dell'armata nemica, degli sforzi irresistibili onde approfittare del disordine gettato nelle linee nemiche per compiere la vittoria.

Lo svolgimento di codesto studio dimostrerà come questo principio fondamentale, che costituisce la definizione stessa della strategia e della tattica, non avesse bisogno di essere evocato dagli insegnamenti storici del secolo scorso, perché lo si trova più o meno chiaramente definito nei lavori, quasi didattici, dell'imperatore Maurizio Tiberio, dell'imperatore Leone il filosofo, di Onosander, di Vegezio, di Sesto

¹ Randolph, Problems in naval tactics. (Nota di D.B.).

² "Les conditions nouvelles de la guerre navale" in "Nouvelle Revue", dicembre 1892. (Nota di D.B.),

Aube, La guerre maritime. (Nota di D.B.).

Frontino, ecc., giù giù fino a Guibert, Lloyd, Clausewitz, Jomini, Marselli, ecc., per non dire dei grandi capitani che, come Cesare, Federico il Grande, Napoleone, Moltke, lo illustrarono colla penna e colla spada.

Non è il principio che abbia bisogno di esumazione; non è esso un Lazzaro che giaccia prostrato e che attenda dall'anonimo Messia il *sorgi e cammina*; esso, scientificamente e praticamente, sta saldo nei secoli come la legge di gravitazione, e non occorreva un Newton novello per rivelarlo alle genti che, secondo l'autore, pare lo abbiano disconosciuto.

Non è il principio, che oggi è disconosciuto dalle genti di mare, a meccanica non ebbe né potrebbe avere apostati; sono bensì i metodi di applicazione, gli apprezzamenti delle opportunità, i criteri di tutte le relatività morali, intellettuali, materiali, tanto militari quanto civili che determinano la confusione dei sistemi e delle menti, come hanno provocato i trionfi e le catastrofi nel passato, come lo ha sapientemente dimostrato il Clausewitz, nella sua opera magistrale¹ che fu una delle pietre angolari della germanica potenza ed unità.

Il giudizio che abbiamo trascritto dalla *Nouvelle Revue* è confortato ancora dalle recenti pubblicazioni colle quali i discepoli dell'ammiraglio Aube, con febbrile attività insofferente d'indugio, con intemperanza di pensiero e di forma, vorrebbero violentare l'opinione del paese, sdegnando di riconoscere la inerzia degli argini di granito che le nuove correnti devono rompere prima di giungere all'alveo naturale, come saggiamente giudicava l'ammiraglio Arminjon. Fa d'uopo, diceva l'illustre ammiraglio, che gli uomini ed i sistemi vivano il loro tempo; vi è una mano suprema che arresta il martello demolitore, come la mano del giudice quando il momento sia giunto.

La jeune École crede che la mano demolitrice sia troppo lenta nell'opera; che il ruit hora non consenta più transazioni o riguardi, e che nel conflitto delle idee si debba spiegare la stessa feroce inesorabilità che ella sancisce a dogma della guerra marittima.

Stabiliamo quindi, prima di procedere oltre, ciò che abbiamo già enunciato in altre precedenti pubblicazioni; stabiliamo dunque, ancora una volta, che l'attuale periodo di transazione e trasformazione di tutto l'ordinamento navale, di tutta l'industria marittima doveva necessariamente creare una confusione di idee così generale da escludere la possibilità di coniare di primo getto un trattato teorico-pratico di strategia o di tattica; ma rendeva però evidente la necessità di muovere alla ricerca dei primi elementi, delle norme, degli assiomi fondamentali della nuova dottrina militare marittima per risalire grado grado a quella teoria che, secondo la sentenza del Clausewitz, deve guidare la strategia nel concepimento dei piani di guerra e fare risaltare tutto ciò che può, più o meno, servire di regola o di principio.

L'ammiraglio Saint-Bon, fino dal 1863, concludeva il suo primo saggio letterario dicendo che d'arduo problema della rinnovazione degli ordinamenti ed istituzioni marittime non potrà venire sciolto che dall'azione lentamente ordinatrice del tempo e da quella di un uomo eccezionale, di cui l'ingegno sbrigliato abbracci complessiva-

^{&#}x27;Clausewitz, Teoria della grande guerra, cap. I. (Nota di D.B.).

⁵ Considerazioni sugli studi di geografia militare. (Nota di D.B.).

⁶ Saint-Bon, Pensieri sulla marineria militare. (Nota di D.B.).

mente un concetto e gl'infiniti suoi sviluppi, di cui le cognizioni speciali si estendano su di ogni parte della scienza navale; di cui l'energia sappia vincere i meschini interessi privati, le violenti passioni commosse, le tenaci resistenze passive, le attive lentezze burocratiche, di cui sia tanta l'autorevolezza che lo rispettino le vicende politiche, a cui benigna conceda la fortuna portare a salvamento l'opera sua».

Il tempo e la vita, ma sopratutto la continuità delle evoluzioni e rivoluzioni tecniche militari, non consentirono all'illustre e compianto ammiraglio il compimento della giovanile speranza; come non lo consentirono all'ammiraglio Aube, che ebbe così grande affinità d'indole, di tempra marittima e d'ingegno col nostro grande ammiraglio, cui però una più saggia esperienza suggeriva che «la lotta delle nuove idee contro quelle del passato durava da circa un secolo, ma che assai lontano appariva ancora il loro definitivo trionfo».

Ed assai lontano sempre più si rivela questo definitivo trionfo, che dovrà concretarsi in un'armonica e sufficiente stabilità di tutti i sistemi ed ordinamenti marittimi, quale già fu prima delle battaglie di Lepanto e di Trafalgar, e che le più audaci speranze non potrebbero concedere alla generazione che sorge.

Questa immutabile legge d'inerzia, che tanto più s'aggrava sugli organismi e sugli ordinamenti quanto maggiormente complessa è la loro struttura, e quanto maggiore perfezione raggiunsero, non sancisce il fatalismo; ma giustifica le sollecitudini di coloro che dalla legge di evoluzione traggono auspici e speranze verso l'ordine nuovo.

Saggie quanto modeste sono quindi le aspirazioni del Randolph, del Ryder e specialmente quelle del Bridge, il quale dopo avere stabilito che lo studio, la pratica e la discussione permettono già di formulare qualche precetto tattico ed evolutivo, conclude che «se durerà in Inghilterra il sistema del concorso a premio (ciò che si fece una sola volta in Italia), io sono convinto che non passeranno molti anni prima di trovarci in possesso di un *manuale* abbastanza completo di canoni tattici, ciascuno dei quali sarà semplice, intelligibile, vero e facile a ricordarsi; manuale che sarà la più utile guida per gli ufficiali che avranno la fortuna di condurre alla battaglia le forze navali della nostra patria».

Il senso pratico inglese ebbe la saggia intuizione di questo compito faticoso ed ingrato, quanto indispensabile alla scienza della guerra navale, ed ognuno nelle discussioni alla R.U.S.I. apporta la sua piccola pietra all'edifizio della grandezza britannica.

In Francia ed in Italia, specialmente, questo bisogno è meno compreso; dai più è quasi sdegnato: si confida nel genio e nella ispirazione che dovrebbero assicurare la superiorità assai più facilmente di tutte le teorie, di tutti i sistemi che si fondano sullo studio e sulla logica.

A sancire questo apprezzamento è chiamata spesso in campo l'autorevolezza di Napoleone, il quale giudicava che la perdita delle battaglie navali fu dovuta principalmente ai vizi della tattica ed al complesso di quelle regole che riuscirono a fare battere in regola gli ammiragli francesi, come argutamente ha scritto un critico più mordace che sapiente.

Napoleone però, dopo accennata la causa preponderante, secondo lui, dei disastri navali, aggiunge:

«In tutte le scienze necessarie alla guerra la teoria è buona per dare idee generali, che servono a formare la mente, ma la loro stretta esecuzione è sempre pericolosa. Esse sono gli assi che servono a tracciare la curva. D'altra parte le regole servono a ragionare, per giudicare se sia il caso di allontanarsi da esse».

I vizi cui allude Napoleone potevano, è vero, ascriversi in parte alle pedanti prescrizioni della tattica del Fournier, dell'Hoste, di Bigot de la Morogue, ma non devesi dimenticare che quelle norme erano l'essenza tattica della prima metà del secolo, e che quando vennero applicate da ammiragli quali il Tourville ed il Duquesne le armate francesi vinsero davvero colle regole.

Codesto giudizio sulla necessità delle teorie scientifiche è riaffermato ripetutamente dal Clausewitz ed anche dal Jomini, il quale asserisce che se molte imprese riuscirono, benché eseguite contro le regole, ciò si verificò solo nel caso in cui il nemico se ne scostò davvantaggio e mai quando operò regolarmente; ed il Lewal domanda se egli è ben sicuro che un capitano abbia mai trionfato d'altro che degli errori de' suoi avversari, quando egli fu fortunato ad onta della dimenticanza o del disprezzo delle regole.

Contro la funesta ostilità, cui la inettezza e la poltroneria danno vanto di baluardo, ha vigorosamente protestato l'autore dei *Principes des évolutions navales*; e noi consigliamo i legionarii del fatalismo, del genio, dell'ispirazione a leggere attentamente quelle splendide pagine, ed a meditare sulla sentenza: *l'ispirazione non viene agli ignoranti*, che il comandante Lewal anaforizzava da Socrate.

La necessità delle norme direttive, siano esse tattiche o strategiche, fu sempre riconosciuta da tutti gli scrittori autorevoli di cose militari.

Che cosa sono infatti le *Istituzioni militari* degli scrittori antichi sopra ricordati, se non una raccolta di norme, di prescrizioni, di regole pratiche sancite dallo studio della guerra? Che sono le *Istruzioni militari* di Federico II a' suoi generali, se non un sommario di norme esecutive logistiche e tattiche – poiché la parte strategica era di sua esclusiva pertinenza – da applicarsi in tempo di guerra?

Che sono i due più completi e sapienti trattati moderni, quelli del Clausewitz e del Jomini, se non i codici illustrati e spiegati delle guerra moderna?

Dovremo noi attendere la dichiarazione di guerra, oggi che l'instabilità dei comandi supremi è così generale quanto funesta, per apprendere e fors'anco per compilare le norme direttrici delle operazioni navali, l'ordinamento difensivo degli Stati, quello delle forze mobili, ecc.?

Pur concedendo al genio, alla fortuna, alle invenzioni (come vedremo) una parte considerevole, nei drammi della guerra non è possibile sconfessare l'importanza, la necessità delle regole che ne costituiscono le distinte teoriche, e tanto meno negare il beneficio di quella cultura che per tutti i gradi della gerarchia militare diffonde quella armonia di concetti di sentimenti, di pratiche soldatesche, che trasforma un'agglomerazione di uomini in un organismo pensante ed operante con unità d'impulso cerebrale e cardiaco.

Questa cultura stimata da tutti indispensabile, che deve essere sostanza della educazione militare, non può più essere esclusivamente personale, frutto di quelle lunghe e pazienti meditazioni che fornirono a tutti i grandi capitani, più forse che ai maggiori ammiragli, i segreti delle loro vittorie.

La scienza si è insinuata per tutti i rami della industria della guerra continentale e marittima, e la cultura deve salire dalle basi del tecnicismo, per scaglioni sovrapposti, alla cuspide della sintesi. Il tecnicismo *esclusivo* che taluni s'ostinano a considerare sufficiente cultura, uccide sempre lo spirito, ma questo, senza un solido fondamento

tecnico e pratico, vola troppo rapidamente alla catastrofe, che la sapienza antica ha simboleggiato con Icaro. Il convincimento che una cultura extra-tecnica sia necessaria agli ufficiali che dovranno salire ai gradi supremi della gerarchia, è ormai sanzionato dalle scuole superiori di applicazione o di guerra che sorsero o che sono, come in Francia, vivamente propugnate. Queste scuole però non sempre corrispondono, come quella americana, diretta dall'illustre Mahan, allo scopo elevato cui accennammo. Quella di Greenwich fu una scuola complementare di tecnicismo pratico piuttosto che una vera scuola superiore. La nostra di Livorno, benché tenda a continuo miglioramento, fu nel suo nascere un compromesso fra volere e potere, fra i bisogni della marina moderna e le tradizioni di quella velica, fra gli interessucci privati e quelli del corpo, che le impedì di sorgere prontamente all'altezza della sua missione. Queste scuole dovrebbero essere, non solo efficace mezzo espansivo di larga ed omogenea cultura professionale, ma dovrebbero ben anche essere l'ambiente d'incubazione delle nuove teoriche, poiché esse accentrano quasi tutti i mezzi di produzione intellettuale e le migliori condizioni di saggiature critiche e scientifiche.

Se gli Istituti superiori non divergessero dal loro altissimo scopo, se gli sforzi di tutti tendessero alla meta cui sopra accennammo, se l'autorità, senza timide e ritrose esitanze, incoraggiasse con aperta approvazione o con premi, come suolsi in Inghilterra ed America, quegli studi o quelle pubblicazioni, che raggiungono qualche sintesi importante, per mezzo di analisi risolventi, si potrebbe sperare di giungere collo studio e colla logica, poiché manca quasi completamente l'esperienza della guerra, a stabilire i primi principi delle varie teoriche in cui si suddivide la scienza della guerra navale.

Che ciò sia possibile, purché si proceda con serietà d'intenti, lo dimostra il fatto del nostro ordinamento difensivo marittimo fondato sopra alcuni principi semplicissimi di organica e strategia navale, che l'analisi delle condizioni moderne delle flotte a vapore e delle relatività tattiche delle armi e delle posizioni topografiche costiere permisero di assumere a base dei sistemi difensivi. Vedremo, a suo, tempo, come questi principi fondamentali del nostro sistema difensivo avessero, abbiano tuttavia, ed avranno per lungo tempo ancora ragione di esistere, fino a tanto che una nuova forma della mobilità delle flotte, quella subacquea per esempio, od un eccessivo incremento della vulnerabilità a distanza verranno ad alterare i rapporti logistici o tattici delle forze mobili rispetto alle inalterabili condizioni geografiche o topografiche della nostra penisola. Se l'attuazione materiale del nostro sistema difensivo marittimo non corrispose sempre ed ovunque ai principi che gli furono e saranno in avvenire una solida base, ciò devesì in ispecial modo alla scelta delle persone che concorsero alla creazione e sistemazione delle nostre opere di difesa; persone le quali credettero opera saggia applicare al nuovo sistema il tecnicismo dell'antico, non avendo chiare nella mente le linee generali della guerra moderna. Ciò spiega, fino ad un certo punto, l'apostrofe dell'ammiraglio Saint-Bon, il quale diceva essere carità patria stendere un funebre velo sulla piazza della Maddalena, non meno di quella che l'ammiraglio Morin ha scagliato, nella seduta del 5 maggio, alla Camera dei deputati.

Molti furono gli errori che per ragioni tecniche, politiche, elettorali si accumularono con grave danno della semplicità del sistema e dell'erario; e l'attuale ministro nella seduta del 6 giugno 1891 ha più volte messo il dito sulla piaga, onde giova ora sperare che voglia mettervi il ferro. Ad onta però della reazione intensa, cui fu bersaglio, delle repulsività che le condizioni materiali fomentavano, degli interessi in conflitto, il sistema, nella sua semplicità, rimase saldo contro gli attacchi violenti che gli furono mossi, quando si credette più efficace ed economico, per mezzo delle torpediniere o per mezzo delle batterie a tiro indiretto, difendere le nostre coste con un cordone di stazioni torpediniere o di fortilizi alla Mattei.

La logica più semplice ed il buon senso italiano hanno fatto assai presto giustizia delle chiassose illusioni e dei mascherati interessi, ed il sistema che ha per base poche, forti e ben dislocate basi d'operazione, che siano valido appoggio alle forze mobili nella loro difesa strategica ha trionfato, quantunque sconcio di variati impiastricciamenti, e trionferà finché, come fu detto, non venga radicalmente mutata la mobilità delle navi e la relativa potenza di vulnerabilità navale e costiera.

Questa digressione tende a confortare con una prova di fatto, l'utilità che ne verrebbe direttamente alle teoriche ed agli ordinamenti marittimi dalla vagliatura di alcuni principi semplici e chiari che diradassero la caligine densa che offende gli occhi

dei migliori veggenti.

Concludendo si può stabilire:

1º L'attuale periodo di transizione, dovuto principalmente alla trasformazione della mobilità delle navi, durerà ancora lungamente;

2º Il conflitto dei sistemi è tanto più lungo ed intenso quanto più perfetto era l'antico, quanto più complesso, per variabilità di determinanti è il nuovo sistema; 3º La reazione, quando non esistesse per legge d'inerzia materiale e morale,

sarebbe necessario crearla:

4º La novazione procede per evoluzione lenta o per rivoluzione immediata, a seconda che il conflitto si svolge in modo continuo od intermittente;

5º Il modo più efficace, più saggio, più sapiente di procedere alla ricerca della verità, ed uscire dalla confusione che regna sovrana nelle menti e nelle istituzioni, è certamente quello evolutivo, che più di ogni altro consente la realizzazione delle speranze così precisamente enunciate dal Randolph e dal Bridge.

II.

Il periodo di transizione, del quale esaminammo sommariamente l'indole ed il metodo direttivo, presenta due fasi distinte e successive che ne dimostrano appunto il carattere evolutivo.

La prima fase, che si manifesta colle origini del periodo di transizione, è improntata quasi esclusivamente di caratteri tattici ed evolutivi. Le menti si rivolsero tutte alla soluzione del problema che urgeva specialmente risolvere, quello cioè di rendere possibile l'impiego delle forze navali nella lotta multipla o singolare, mediante norme e teoriche di manovra e di evoluzione. La parte specialmente *tattica* del combattimento, faceva capolino qua e là con molta esitanza, e solamente sul finire della fase, che chiameremo evolutiva, i concetti tattici entrarono apertamente nell'arringo e tennero talvolta esclusivamente tutto il campo della discussione e dello studio pubblicato. Avemmo allora quella pregevolissima serie di pubblicazioni, dovuta ad eminenti personalità quali il Bouët-Willaumez, il Douglas, il Boutakoff, il Semekin, il Parker, il Pagel, il Lewal, il De Gueydon, il Bourgois, il Chopart, il Colomb, il Penfentenyo, il Campell, il Pellew, il Corrard, l'Hedde, il Jurien de la Gravière, l'Attlmayr, lo Sleeman,

il Laughton, il Noël, il Morin, l'Hilleret, il Courbet, il Werner, il Cordes, il Randolph, il Penhoat, il Filisoff, il De Larminat, il Bethell, il Freemantle, il Farret, il Gavotti, il Grillo, l'Algranati, il Ronca, ecc., delle quali pubblicazioni ci dovremo forse occupare più

tardi trattando la questione tattica, a complemento di quella strategica.

Le questioni organiche e strategiche, i sistemi difensivi, quelli di mobilitazione, ecc. sfuggirono quasi completamente al fervente lavorio degli autori sopracitati, ma collo svolgersi della evoluzione si deve pure avvertire un accenno sempre crescente alle questioni di ordinamento e di preparazione alla guerra, che si estrinseca in brevi saggi quali quelli del Touchard, del Jurien de la Gravière, del Colomb, del Vecchi, del Morin non tenendo conto delle idee che fanno qua e là capolino in lavori di indole specialmente storica o letteraria come quelli del Guglielmotti, del Jurien de la Gravière, del Bouët-Willaumez, del Chabaud-Arnault, ecc. Appartengono però a questa prima fase del periodo di transizione tre lavori sulla guerra marittima, dovuti al Grivel, allo Schelika, al Dislère, dei quali il primo, per lo sviluppo completo dell'argomento, pel felice intendimento della guerra moderna, per larghezza di vedute e vigoria di sintesi, è certamente il migliore.

Il principio della seconda fase può fissarsi verso il 1880, epoca in cui si agitarono più vivamente in Inghilterra, in Francia ed in Italia specialmente, le questioni della

preparazione alla guerra e dei sistemi di difesa marittima.

Codesto nuovo avviamento degli studi fu in parte conseguenza della evoluzione, ed in parte causato da nuove necessità politiche, o da sovrastanti minacce, quali ad esempio l'unità dell'Italia, quella della Germania, il risorgimento militare della Francia, la imminenza di una guerra anglo-russa, la spada di Brenno, come quella di Dionigi sospesa sul capo d'Italia, le quali cause forzarono le menti a meditare sulla guerra in tutte le sue modalità e non soltanto sulla battaglia, considerata sempre come unico mezzo per conseguire il dominio del mare, tale essendo la tradizione ereditata dal periodo velico.

In Inghilterra le questioni di ordinamento, di preparazione alla guerra, di sistemazione della difesa, ecc. furono, in questa seconda fase, piuttosto accennate dal Jervois, dal Colomb, dallo Spencer Robinson, anziché studiate e completamente risolte. Esse furono col variare della situazione politica trattate giorno per giorno alla spicciolata dalla stampa periodica, e nelle discussioni presso le varie istituzioni che funzionano come efficacissimo mezzo di coltura professionale, mentre in Francia ed in Italia furono specialmente soggetto a pubblicazioni di maggiore formato se non sempre di maggiore importanza.

Dovremo, a suo tempo, esaminare il contenuto e l'indole di questi lavori, che direttamente s'appigliano al *problema strategico*, che è nostro proposito portare a compimento; qui solo importa mettere in evidenza alcuni fatti caratteristici.

L'Inghilterra dal 1880 al 1890, non ha prodotto un lavoro di qualche importanza per forma, ordine, entità di problemi risolti o studiati, ed autorevolezza di autore, e non prese in nessun modo l'iniziativa delle grandi rinnovazioni marittime.

L'Italia colle pubblicazioni del Tixon, del Maldini, del De Benedictis, del Bonamico, del Perrucchetti (che si può considerare uno scrittore navale), cui tennero die-

Grivel, De la guerre marittime, 1869. (Nota di D.B.).

tro gli opuscoli degli ammiragli Cottrau, Turi, Suni, Arminjon, Fincati e di altri anonimi, nonché alcuni importanti discorsi parlamentari del Saint-Bon, del Brin, del Marselli, del Ricotti, si pose risolutamente allo studio dei problemi organici e strategici e dal 1880 al 1885 tenne indubbiamente il primato, come prese l'iniziativa delle maggiori rinnovazioni nel materiale e negli ordinamenti marittimi.

Dopo il 1885, l'Italia matronalmente riposante sulle piattaforme delle grandi navi, come la bruna *Sulamite*, non doveva essere svegliata da vociferazioni indiscrete, ma giova sperare che vegliasse il suo cuore. Dal 1885 nessun lavoro di qualche importanza marittima, escludendo quelli del Randaccio, del Vecchi, del Bertolini, del Cattolica, del Ronca perché storici, tecnici, od esclusivamente tattici, venne pubblicato in Italia sulle questioni di ordinamento e *preparazione alla guerra*.

L'attività intellettuale pare emigrasse dall'Italia alla Francia, ove la intensità del conflitto, fra le nuove e vecchie teoriche, prese piuttosto carattere di rivoluzione,

anziché di evolutiva progressività.

Iniziatore di questa violenta ribellione contro le idee e le teoriche del passato fu l'ammiraglio Aube, quantunque le sue principali pubblicazioni militari non siano che *brochures* di piccolo formato e di limitata importanza, per quanto esse possano parere *magistrales* ai discepoli dell'illustre maestro.

L'analisi di codeste pubblicazioni unitamente a quelle degli studi della medesima indole degli ammiragli Gougeard e Reveillère, che coll'Aube formano la moderna trimurti navale della Francia, troverà ragione di svolgimento forse più tardi; qui importa solamente osservare che nessuna di codeste *brochures* fu anteriore al 1882, epoca nella quale già erano state pubblicate, discusse ed in via di attuazione le idee propugnate dagli scrittori italiani.

Questo dato cronologico pare difficilmente conciliabile colla asserzione che gli autori dell'*Essai de stratégie navale*, in omaggio al loro grande maestro, non cessano di far risuonare dal principio alla fine del loro pregevole studio, e che rivendica alla *jeune école* il primato scientifico della strategia navale. Essi infatti asseriscono che « fatto per la prima volta in Francia lo studio della scienza novella della marina ha giovato specialmente all'estero. Colà, i principii audaci ed i loro impulsi non furono combattuti e ridotti alla impotenza; né l'arditezza del pensiero fu giudicata un delitto».

Che l'audace volo delle nuove idee, nuove forse per la Francia, non per l'Italia, abbia varcato la Manica, sarebbe difficile negarlo, ma da noi quelle pochissime idee veramente francesi, piuttosto tattiche che strategiche, come vedremo, giovarono piuttosto alla reazione, la quale non cessava dall'asserire altamente che l'ammiraglio Aube e la giovane scuola avrebbero in breve tempo logorato l'organismo della marina francese.

Quanto abbiamo osservato, e quello che dovremo mettere, più tardi, in evidenza, danno ragione di ritenere che il motto della città di J.J. Rousseau: *Post tenebra lux* non è quello che possa essere la divisa della *jeune école*, e che forse meglio converrebbe alla speranza dei novatori il motto *fluctuat non mergitur* della francese metropoli.

La *jeune école*, perché giovane troppo, non ebbe forse il tempo di prendere conoscenza di quei lavori cui sopra accennammo e che contengono in germe quasi

tutte le nuove idee strategiche, da essa propugnate.

Codesta disconoscenza delle opere altrui merita di essere avvertita, poiché pare un difetto organico degli scrittori marittimi, improntato di forte atavismo, come lo provano gli esempi seguenti. Claudio Bartolomeo Morisot pubblicava nel 1643 in Dijon la sua storia navale, ⁸ lavoro di gran polso, che gli merita certamente il titolo di Erodoto della storia navale. Ciò non esclude però che dieci anni prima, nel 1633, fosse pubblicata in Londra da Th. Rivius advocatus, in quattro libri, una storia dedicata «ad Serenissimo potentissimoque principi domino nostro Carolo, Angliaæ, Scotiæ, Franciæ & Hiberniæ regis». Codesto sommario storico, privo affatto di date, termina colla battaglia di Azio, e coll'avvento all'impero di Cesare Augusto pel quale «terrarum orbi pacem peperit».

Forse la seconda parte promessa nella epistola dedicatoria e che doveva contenere «totam olim et integram de rebus ad mare spectantibus historiam, si vitam mihi Deus, si per te (Carlo) otium dederit denique si digna videbitur, accepturus» non fu pubblicata; ciò però non esclude la priorità del Rivius e condanna l'asserzione del Morisot il quale nella prefazione dice appunto: «Nullos, quod sciam, ante me quæ terra a singulis nationibus gesta sunt, a maritimis secreta, speciali narratione donavit», mentre più modestamente il Rivius nella sua prefazione aveva detto: «Res terra gestas multi olim scriptores, multis literis prodiderunt, quaæ vero mari contigerunt, paucis».

Benché di gran lunga superiore a quello del Rivius, il testo del Morisot lascia supporre per la modalità dello sviluppo, un bricciolino di parentela e ciò tanto più che l'editore ha creduto bene di aggiungere alla prefazione dell'autore un cenno, dove dice: «Cum in manus meas duo simul libri incidissent – Navalis historia Thomae Riviis, et Joannis Seldeni – Mare clausum, illico in Morisoti domum me contuli».

Il lavoro del Seldenus non è precisamente una storia navale, ma per la larga e profonda erudizione storica e giuridica ha potuto certamente giovare al *pater navalis historiae*, il quale, se di quei due lavori aveva conoscenza, avrà però saputo dissipare facilmente gli scrupoli dell'ingenuo editore che minacciava di compromettere, e compromise forse per private ragioni, la speranza della immortalità, così apertamente confessata dal Morisot coll'-Ego, alia via, ad immortalitatem tentavi pervenire.

Se l'asserzione del Morisot non può essere apertamente negata, ad onta del brutto tiro che gli fece l'editore e del convincimento che emerge dal parallelo dei due testi, quella dei signori Boismelé et Richebourg¹⁰ può essere senza scrupolo oppugnata.

Nella prefazione, i sopra citati autori dicono appunto: «Jusqu'à présent il n'a point paru d'histoire générale de la marine – Nous avons osé l'entreprendre».

Che Monseigneur le comte de Maurepas, cui l'opera è dedicata, ignorasse l'esistenza dei lavori del Rivius e del Morisot non è da dubitare, ma che l'ignorassero gli autori che così sfacciatamente canzonavano il loro mecenate, non è cosa che abbia parvenza di verità.

La possibilità di riprodurre, si potrebbe quasi dire fotografare, dopo cento anni un'opera completa è essa discutibile? Non lo crediamo; eppure questo miracolo lo hanno fatto i signori Boismelé e Richebourg i quali, risciacquando il testo del Morisot con un poco di acqua salata, hanno creduto di creare dal nulla. Chi desiderasse accertarsene non ha che paragonare i due testi e specialmente il capitolo X del Boismelé col XX dell'autore saccheggiato.

^{*} C. B. Morisot, Orbis maritimi generalis bistoria. (Nota di D.B.).

⁹ Th. Rivius, Historia navalis antiqua. (Nota di D.B.).

¹⁰ Boismelé et Richebourg, Historire générale de la marine. (Nota di D.B.).

A maggiore conferma della ipotesi che l'ignoranza o la disconoscenza delle opere anteriori sia un difetto organico ereditario nella casta degli scrittori navali, gioverà ancora ricordare che il Van-Tenac" pubblicando la sua opera, ricalcata quasi per intero da quelle del Morisot e del Boismelé, benché priva di senso storico e riboccante di gasconades ciarlatanesche, crede opportuno avvertire il lettore che a «Notre histoire générale de la marine, la seule œuvre d'ensemble que jusqu'a ce jour on ait osé entreprendre sur la matiere, embrassera» ecc.

Sarebbe davvero il caso di dire *risum teneatis, amici* se non si trattasse di un vizio veramente organico, che per il tramite del Morisot, del Boismelé, del Richebourg, del Van-Tenac, del Du Sein, anche lui colpito, sebbene in minor grado, dal medesimo malanno ereditario, si è trasmesso fatalmente anche alla *jeune école*, lasciandone però illeso il fondatore, il quale ha largamente soddisfatto al precetto evangelico di dare a Cesare ciò che è di Cesare e nelle sue pubblicazioni¹² ha dimostrato di avere letto ed apprezzato alcuni lavori italiani, esprimendo il giudizio più lusinghiero che possa desiderare un autore.

Se non possiamo ammettere per evidenza di fatto, che lo studio della scienza nuova della marina sia stato fatto per la prima volta in Francia, non possiamo negare che talune questioni, riguardanti esclusivamente la Francia e talune altre specialmente tecniche o tattiche di recentissima attualità, siano state poste e risolte, benché le soluzioni ci paiano troppo arrischiate e premature, dalla *jeune école*; e sovratutto non possiamo negarle il primato della *guerre sans merci* che s'impronta di tutta la ferocia dei tempi barbarici.

Codesto ravvivamento di un istinto che fu gallico con Vercingetorige, che si inoculò nelle fibre e nel sangue della casta marittima per contagio barbaresco durante il periodo dell'*empia alleanza*, come la definisce il Jurien de la Gravière, sarà certamente effimero, ed il combatterlo sarebbe accordargli maggiore importanza che realmente esso meriti.

Coloro cui spettava direttamente protestare lo hanno fatto: ed, è dovere dare plauso alla critica francese che, ispirandosi a concetti e sentimenti veramente militari, sanciti da Onosander e riaffermati dal Grotius, da Rousseau, da Mably, dal De Boeck, dal Grivel, ma specialmente dal Jurien de la Gravière, ha protestato contro i principi che secondo la *jeune école*, dovrebbero essere gli articoli fondamentali del nuovo diritto della guerra. I principali precetti di questo nuovo *Talmud* militare marittimo, sarebbero i seguenti:

- a) La Francia ha fondato il diritto dei neutri, ma non si deve credere incatenata da vincoli cartacei;
- b) La generosità non può trovare luogo che nei trattati. Essa è sciocchezza, pusillanimità, vigliaccheria nell'azione;
- c) Il più forte deve esaurire nella lotta tutte le terribili conseguenze della sua superiorità;
- d) La dichiarazione del 16 aprile 1856 [abolizione della guerra di corsa N.d.c.] è una testimonianza imperturbabile della scemità diplomatica;

[&]quot; Van-Tenac, Histoire générale de la marine, Paris 1847. (Nota di D.B.).

^{12 &}quot;Italie et Levant" in Revue des Deux Mondes, 1883. (Nota di D.B.).

e) Le leggi del diritto internazionale non sono leggi che per coloro che non possono violarle;

f) In guerra la forza s'infischia di passare per la giustizia;

g) Il diritto del debole schiacciato è di lamentarsi, ma il diritto del forte che lo schiaccia è di schiacciarlo;

h) La crudeltà di un popolo genera la crudeltà di tutti gli altri;

- i) Se la guerra è empia, più la crudeltà sarà senza scrupoli, più essa apparirà perfetta nel crimine;
- l) La strategia della Francia, in una guerra contro l'Italia, consiste nella distruzione delle città italiane.

Codesta serie di precetti evangelici potrebbe essere continuata, ma è forse meglio considerare che nessuno di questi precetti ha mai trovato luogo negli scritti militari pubblicati da venticinque secoli a questa parte, quando ancora non si sospettava l'esistenza di una strategia scientifica.

Triste scienza! Tristissima fatalità!

Se la Francia, logorata da un funesto dualismo civile e politico che la sospinge ad alleanze le quali furono e saranno fatali all'Europa, rendendola, come la resero sotto Francesco I, strumento di barbarie e di espansione delle razze orientali, anelanti a mediterraneo ed europeo dominio; se la Francia, ripetiamo, in quest'ultimo ventennio avesse avuto un grande poeta che le additasse i supremi ideali, l'Europa non gemerebbe sotto il peso delle armi, né sarebbe spettacolo di barbarie il più miserando che abbia mai registrato la storia. Se Marc Amanieux, il soave cantor di Formose, ispirandosi al suo grande maestro, avesse scritto les contemplations de la France invece di scrivere, la corde du tocsin à la plume, il poema La Révolution, torturando il suo genio, egli avrebbe nel cuore del suo popolo gettato il seme della più sublime Revanche, fecondata d'amore e non d'odio, ed il mondo civile plaudendo alla sua bella eroina avrebbe palpitato per lei.

Non occorre rivivere lungamente in Francia per acquistare la convinzione che la classe colta e pensante, escludendo la casta burocratica e militare, comprende questo fatale dualismo che logora l'anima della nazione, che costringe gli altri popoli ad una ingrata e trepidante esistenza e che genera quel fermento bilioso che si risolve nelle aberrazioni mentali della *jeune école* e nei linciamenti di *Aigues Mortes*.

Per correr miglior acque prendiamo il rimorchio che ci porge l'ammiraglio Jurien de la Gravière¹³ e concludiamo con lui che sarebbe desiderabile e possibile, prima di giungere a sopprimere definitivamente la guerra, di attenuarne, per mezzo di qualche risoluzione anfizionica, i rigori, per non dire la ferocia; e che se la guerra rimane ancora barbara e s'impronta d'un carattere selvaggio, ignoto fino ad oggi, non sarà sulla Francia che i posteri faranno ricadere la responsabilità.

Riassumendo i concetti che siamo venuti svolgendo, ci sembra di potere stabilire:

1º Il presente periodo di transizione puo considerarsi diviso in due parti: la prima tattica ed evolutiva, la seconda specialmente strategica;

2º Il movimento intellettuale, o meglio, il conflitto delle idee, ebbe carattere evolutivo in Inghilterra, saltuario in Italia, rivoluzionario in Francia, anemico presso le altre nazioni;

¹¹ Jurien de la Gravière, Les corsaires barbaresques. (Nota di D.B.).

3º Il conflitto intellettuale in Italia si determinò verso il 1880, collo studio del sistema difensivo; verso il 1885 in Francia coll'entrata dell'ammiraglio Aube nel Ministero, e seguì in Inghilterra le vicende politiche che agitavano l'opinione pubblica, preoccupata dal non sentirsi sicura dietro i baluardi di ferro come lo fu dietro quelli di legno;

4º Il primato degli studi di strategia navale moderna non spetta alla jeune école,

ma non può negarsi che ella abbia agitate talune questioni di alta importanza;

5º I precetti vandalici propugnati dai novatori francesi sono fenomeni di allucinazione mentale prodotta dalla patologia morale e politica della Francia;

6º La barbarie non può essere essenza scientifica; e la verità farà assai presto giu-

stizia di questa nuova legislazione della guerra marittima;

7° La condotta delle operazioni di guerra fondata sui precetti del Clausewitz o del Jomini può e deve applicarsi anche sul mare, poiché il *frapper fort et vite*, non implica il *frapper sans souci* e tanto meno il *frapper sans merci*;

8º La violazione del diritto internazionale non implica quella dei principi umani-

tari che la Francia nel 1793 ha sancito;

9° È dovere dell'Europa colta e pensante di trovare il modo di evitare il ricorso della civiltà verso il cannibalismo, e di avviare il problema politico ad una soluzione che non gridi vendetta nei secoli.

III.

La strategia navale, come fu detto, nelle condizioni presenti è un problema cosi arruffato da questioni tecniche, da tradizioni nautiche, da esigenze reattive, da intemperanze novatrici che sarebbe vanitosa presunzione sperare di risolverlo in modo definito, concreto e tanto meno teoretico.

Ma poiché le menti si volgono oggi impazienti, quantunque sospettose verso di essa, e pure indispensabile procedere, senza presumere di fare opera duratura, ad ordinare gli elementi principali della questione, onde soddisfare alla meglio ad un bisogno improntato di evidente attualità, e portare un poco di chiarezza là dove l'indeterminazione è ancora tanta da giustificare anche oggi l'asserzione dell'ammiraglio Arminjon, il quale nel 1882 scriveva che: «non hanno torto gli ufficiali di marina i quali disputano fra loro sopra il senso da attribuirsi al vocabolo strategia e non lo trovano. Ognuno ha il proprio concetto e non mi sentirei influenza sufficiente per porre d'accordo tanti dissidenti ».

Non dissimile da quello del nostro illustre ammiraglio è il giudizio espresso dal Freemantle, nel suo premiato studio sulla guerra navale. Dopo di avere trascritto dal Jomini il principio fondamentale della guerra, così conclude: «Fin qui tutti convengono, ma quando ci facciamo a dedurre qualche concetto che sia l'applicazione pratica di questo principio dagli scrittori che hanno studiato l'argomento della pugna navale, troviamo le più grandi divergenze di opinione non solo sulla forza dei vari ordini di combattimento, ma altresì sul modo di combattere».

Dopo il 1885, lo studio della guerra e specialmente della strategia non ha proceduto di molto, né le intemperanze di forma e di concetto della *jeune école* possono giovare gran fatto e tanto meno essere guida sicura a chi s'accingesse a muovere il passo verso la *Selva selvaggia ed aspra e forte* della strategia navale.

Gli scrittori del periodo remico poco scrissero di tattica, nulla di strategia, se escludiamo qualche accenno ai doveri ed alle qualità del comandante supremo. Gli scrittori del periodo velico pare non ne sospettassero quasi l'esistenza, avendo essi dimenticato anche il vocabolo. Gli ammiragli celebri nulla lasciarono scritto, se si eccettui il Duguay-Trouin, così dissimili in ciò dai grandi capitani di terra. Gli scrittori moderni, da quanto dicemmo, accennarono qua e là qualche concetto, ma nessuno di essi ha formulato un programma, ha tentato di svolgere in modo completo il problema strategico, ed il recentissimo lavoro del comandante Z.... ed H. Montechant è un saggio lirico di strategia scientifica che non potrebbe essere guida sicura, per quanti pregi ed audacie di mente lo distinguano, fra i rari nantes in gurgite vasto.

Un lavoro pensato e completo, nelle condizioni presenti poteva solamente essere scritto dall'ammiraglio Jurien de la Gravière, del quale la larga mente, la vastissima coltura, il sapere tecnico, il prestigio del nome, l'intuizione felice del senso moderno marittimo, così luminosamente rivelato negli ultimi suoi scritti, lo additavano per essere il Clausewitz od il Jomini della marina militare moderna...

La *jeune école* s'inspiri a quell'altissimo esempio, e farà opera veramente degna della marina francese e dell'ammirazione straniera.

In attesa che questo nostro augurio si compia senza bussola e senza carte, novelli argonauti della scienza militare marittima, tenteremo forse di muovere, affidandoci al vigile occhio della ragione, a meta non meno lontana, verso lidi non meno inesplorati, con mezzi non meno fragili e sdrusciti, timorosi di naufragio assai più che di piantare l'asta sulle aurifere arene della spiaggia giasonica.

Prima però di iniziare lo studio teoretico della strategia navale ci pare necessario risolvere alcune questioni *pregiudiziali* onde escludere qualsiasi causa di intimidazione che possa favorire o giustificare apprezzamenti inesatti, confusi o fallaci.

Codeste questioni, impropriamente chiamate pregiudiziali, sono le seguenti:

1º Quale funzione assume il *genio* dell'ammiraglio nella strategia? Quale è specialmente la natura del genio navale? – Come si differenzia da quello dei condottieri d'esercito? – Come si manifesta? – È egli logico affidarsi alla apparizione del genio, e mettere all'ostracismo la scienza e la teoria della guerra marittima?

2º Quale valore assume realmente nella strategia e nel risultato delle guerre navali, *l'invenzione* di un elemento tattico o strategico, cui la pubblica o militare opinione è cosi proclive accordare una onnipotenza miracolosa?

Parrà forse a molti che queste questioni pregiudiziali siano oziose, e che apparisca evidente la bizantineria del *much ado about nothing*; e ciò tanto più dacché nessuno scrittore militare, se si eccettui qualche accenno nel memoriale di Sant'Elena, ha creduto necessario esaminare la funzione del *genio* e della *invenzione* sulla guerra, neppure il Clausenwitz, che pure è fra tutti gli autori militari quello che ha trattato con maggiore larghezza di mente ed efficacia di analisi il problema della strategia gettando, per il primo, le basi didattiche della scienza strategica, a meno che tali questioni non siano svolte, ciò che ignoriamo, nei due volumi che il generale Clausewitz intendeva pubblicare come introduzione filosofica alla *Teoria della grande guerra*.

Lo studio della strategia navale, considerata come dottrina speciale della scienza della guerra, sarebbe davvero superfluo se si potesse nutrire fondata speranza che il *genio* si rivelasse sempre che le circostanze lo esigono, e l'ispirazione vittoriosa fosse patrimonio esclusivo degl'ignoranti.

Poiché la storia dimostra l'erroneità di tali ipotesi ed esclude la possibilità di fondare su di esse la sicurezza degli Stati, così rimane soltanto a vedersi quale e quanta sia la probabilità della apparizione d'un genio, o di una mente felicemente inspirata che, colla rapidità della sintesi, alle leggi generali della guerra, antiche come il mondo, per virtù propria o per altre virtualità concorrenti, dia forma di applicazione sublime o vittoriosa, quanto inattesa.

Il genio può rivelarsi in modo svariatissimo, ed assumere una gradualità che, da quella che ha essenza quasi soprannaturale e divina, trascorre a quella che ha sempli-

cemente carattere d'impreveduta spontaneità.

Non è certamente possibile né opportuno introdurre in uno studio teoretico della strategia la psicologia del *genio*; siccome però esso fu ed e tuttavia giudicato da molti la vera e sola essenza della mente strategica, così un succinto esame della questione non riuscirà forse superfluo, specialmente se si considera che, quanto più se ne grida l'onnipotenza e se ne spera la rivelazione, tanto meno si è cercato di spiegare ed analizzare il fenomeno.

Il genio nautico o navale, considerato militarmente, se la storia e la filosofia non ingannano, non occupa un grado molto elevato nella gerarchia dei rivelanti. Nessun genio militare appartiene alla classe più luminosa la cui rivelazione è indipendente dai tempi, ed alla quale appartengono Budda, Cristo, Archimede, Galileo, Newton, poiché essi hanno creato dal nulla.

I tempi, in grado maggiore o minore, concorrono coll'intelletto e remore a determinare la rivelazione del genio, quando l'azione è necessaria alla sua manifestazione.

La gerarchia di questa seconda classe di rivelanti, la di cui manifestazione è dipendente dai tempi, apparisce assai confusa e complicata di sfumature infinite.

Essa però pare debba sommariamente determinarsi in ragione della maggiore o

minore preponderanza dell'amore sull'intelletto e dell'intelletto sui tempi.

Dalla piena ed intensissima partecipazione di tutte e tre le cause determinanti, si trascorre grado a grado fino alla preponderante e quasi esclusiva azione di una di esse, rimanendo le altre due allo stato di naturale comune tensione.

Grande fu la compenetrazione e l'equilibrio dell'amore, dell'intelletto dei tempi,

in Mosè, Aristide, Pericle, Maometto, Saladino, Washington.

Prevalenza d'intelletto e di amore sui tempi si dimostra in Manou, Capila, Confucio, Solone, Socrate, Platone, Salomone, Aurelio Agostino, Cristoforo Colombo, ed in tutti i grandi poeti, specialmente se lirici, da Omero a Victor Hugo.

Prevalenza quasi assoluto dell'amore sull'intelletto si riscontra nei profeti maggiori, in Lutero, Calvino, Giordano Bruno, Savonarola, ed in generale nei grandi agi-

tatori o martiri di tutte le riforme e rivoluzioni.

Preponderanza d'intelletto sull'amore si rivela con Aristotele, Epicuro, Cicerone, Machiavelli, Vico, Hegel, Draper, Spencer, ecc., ed in generale in tutti i grandi filosofi e pensatori che impressero luminose impronte sul cammino della umanità.

Procedendo si potrebbe, graduando la relatività dei tre fattori, concorrenti in varia misura alla rivelazione del genio, riuscire a formulare una vera gerarchia del

genio umano in tutte le sue manifestazioni.

L'indole di questo scritto esige solamente l'esame della psicologia del genio militare, tanto continentale che marittimo, ed a tale fine parrebbe di potere azzardare le considerazioni seguenti: 1º Nessuna grande individualità militare appartiene alla categoria dei rivelanti il genio dei quali è indipendente dai tempi ed è costituito soltanto d'intelletto e di amore ad altissima tensione, poiché alla rivelazione del genio militare debbono sempre concorrere i tempi coi loro mezzi personali o materiali di cooperazione, benché non sempre in eguale misura;

2º Alla categoria dei rivelanti, la cui manifestazione esige la concorrenza in altissimo grado e quasi in eguale misura di tutti e tre i fattori della rivelazione, tempi, intelletto ed amore non è possibile ascrivere nessun grande capitano, considerato militarmente, poiché se Aristide, Pericle, Saladino, Washington ebbero un periodo guerriero, non fu per esso che maggiormente rifulse la luminosità del loro genio;

3º Una più moderata concorrenza di tutti e tre i fattori, permette di accordare il primato a Gustavo Adolfo, a Federico II ed a Ruyter, benché altri capitani di terra e di mare, maggiormente per gloria delle loro armi ad essi sovrastino, e ciò perché essi alla deficienza dei tempi e dei mezzi, supplirono colle grandi virtù della mente e del cuore:

4º Prevalenza di amore sull'intelletto e sui tempi non si incontrò tra i sommi condottieri di eserciti o di armate, e ciò parrà evidente quando si consideri che tutte le modalità dell'amore, da quello del prossimo a quello della gloria; da quello della patria a quello del soldato; da quello della scienza a quello del cimento; da quello della verità a quello della giustizia, non trovano libero campo d'applicazione nella guerra;

5º Preponderanza, d'intelletto sull'amore, non disgiunta da efficace correlazione dei tempi facilmente s'incontra. A questa schiera con variata gradualità, appartengono Alessandro, Annibale, Cesare, Solimano II, Napoleone, Moltke, e dopo di essi, per minore potenzialità della mente e dei tempi, Carlo Magno, Turenna, Condé, Eugenio di Savoia, l'arciduca Carlo, Moreau, Hoche e tutti i sommi capitani della Grecia e di Roma, che è qui superfluo ricordare. A questa seconda serie non alla prima, appartengono, tra i capitani navali, Cimone, Formione, Lisandro, Agrippa, Decio Bruto, Egidio Boccanegra, Luciano Doria, Lazzaro Mocenigo, Francesco Morosini, Blake, Tromp, il duca di York, Tourville, Suffren, Duguay-Trouin, Farragut, Porter;

6º Prevalenza quasi assoluta dell'intelletto, tanto sull'amore quanto sui tempi è caratteristica speciale dei grandi capitani del mare. Alcibiade, Asdrubale, Sesto Pompeo, Ruggero Lauria, Andrea Doria, Dragut, Khair-ed-Din, Piale, Lucciali, Howard, Drake, Nelson, debbono essere classificati tutti, benché variamente, in questa categoria:

7º Preponderanza quasi assoluta dei tempi, propria delle crisi politiche, religiose, sociali non consente l'evidenza del genio. Uomini e cose sono turbinosamente travolte, e solamente dopo risolta la crisi quando ancora i tempi sono ardenti e le energie vibranti, è possibile la manifestazione del genio dominante uomini e tempi.

Questa compendiosa classifica non presume di stabilire in modo assoluto una gradualità teorica del *genio*, poiché a tanto scopo sarebbe necessario porre, per così dire, in equazione tutte le variabilità dell'amore, dell'intelletto e dei tempi, ma tende solamente a tracciare le grandi linee determinatrici della psicologia dei rivelanti.

Parrà forse che questa classifica sia più capricciosa che pensata; e certamente si potrebbe osservare che il giudizio di Plutarco non consentirebbe di classificare Aristide con Washington, e che quello del padre Guglielmotti non permetterebbe di porre A. Doria *ad latere* di Ruggero Lauria e di Dragut. Agli Inglesi ed agli Anglomani parrà

irriverente la classifica di Nelson, ed agli Austriaci risentimento la dimenticanza di Tegetthoff.

Ciò nonpertanto, pur riconoscendo l'utilità di una più particolareggiata classifica, che si risolverebbe in altrettante categorie quante sono le individualità, storica-

mente esatta ci sembra la classificazione precedente.

Infatti, se al genio di Washington non può negarsi l'altissimo grado, lo si deve pure concedere ad Aristide, quando si consideri la corruzione dalla quale egli emerse e la grandezza d'animo rivelata tanto nell'ostracismo quanto nel conflitto contro l'ambizioso e turbolento Temistocle.

Né ragioni meno efficaci vietano al Doria una più elevata classifica. Tutti converranno facilmente che il Doria non possa classificarsi col Ruyter, poiché se per intelletto e capacità marittima furono eguali – od il primo sovrastò qualche poco al secondo – i tempi non furono al Doria quanto al Ruyter propizi ed in quasi tutte le modalità dell'amore il Ruyter di tanto lo superò da escludere la possibilità di uguale classificazione: né l'amore della patria, che fu grande, sebbene diversamente sentito, in entrambi, può compensare la scarsezza o la negatività delle altre principali modalità dell'amore che nel Doria così spesso si debbono lamentare.

Sebbene il Doria sovrasti di gran lunga al Ruggero Lauria e, per talune qualità dell'animo forse al Nelson stesso, ciò non pertanto l'indole del suo genio, assai più a quella di questi due grandi ammiragli, anziché a quella del genio di Ruyter, si assimila; e se il giudizio di Jurien de la Gravière¹⁴ non esclude la possibilità di classificare il Doria col Khair-ed-Din, non parrà temerario, dal punto di vista militare e non cattolico, avere ricordato col Barbarossa i suoi maggiori luogotenenti, che furono grandi e veri ammiragli quanto quelli della cristianità; ciò che la storia imparziale non può e non deve disconoscere.

Se il principe Doria non può classificarsi col Ruyter per le ragioni già dette, non può negarglisi il primato sugli ammiragli classificati con lui, onde non potrà ritenersi irreverente od insciente la classificazione del Nelson, il quale, come ammiraglio, non gli fu superiore, mentre gli fu indubbiamente secondo per potenza d'animo e di mente. Alla gloria del Nelson, assai più che a quella del Doria, concorsero i tempi ed in ispecial modo, la situazione politica dell'Inghilterra e la superiorità dei mezzi militari preparata di lunga mano dagli ammiragli che lo precedettero nel comando delle flotte britanniche.

Ridotte a più comune misura queste due cause, in altissimo grado determinatrici delle vittorie e della loro influenza risolutrice sulla situazione europea ed alle quali l'opera di Nelson non poteva o non dovette concorrere, mentre invece la sua gloria si beneficò della loro influenza eccezionalissima, il genio del maggior ammiraglio d'Inghilterra non sovrasterebbe a quello di Suffren, che per indole marinaresca fra tutti maggiormente gli si assomiglia.

Delicatissima, per un italiano, si presenta l'analisi psicologica della gloria di Tegetthoff. Se si considerano solo i risultati che una mal condotta e mal combattuta battaglia ha conseguito certamente grande e non inferiore a quella di Francesco Morosini, che riconquistò al dominio della Repubblica veneta i possessi peloponnesiaci, sarebbe il genio dell'austriaco ammiraglio. Quando però si procede ad un

¹¹ Doria et Barbeurousse. (Nota di D.B.).

esame coscienzioso della verità, in base ai tre elementi determinanti del genio, chiaramente apparisce che la campagna del 1864, fu poca cosa, che valse al più a rendere evidente il valor militare del comandante la divisione austriaca ed a giustificare e consigliare la sua elezione al comando della flotta nella campagna austro-italica.

La guerra del 1866, esaurita e compendiata in meno di un'ora di pugna navale, non riuscì che a riconfermare il valore militare del fortunato ammiraglio, cui fu gloria

la miseranda situazione della flotta italiana.

Alla rivelazione del genio di Tegetthoff era necessario che egli avesse a lottare contro un ammiraglio, non pure come Latouche-Tréville, come Brueys, come Villeneuve, come Gravina, che seppero dare l'esempio del valore, che sapesse almeno, come il Medina Sidonia, consultare i suoi ammiragli sott'ordine.

Gli errori commessi dal Tegetthoff nella condotta della guerra e nella giornata della battaglia, come sarebbe facile dimostrare, se furono minori di quelli prodigati dal suo avversario, furono però tali da escludere la possibilità di accordargli l'intellet-

tualità a quella alta tensione che è prerogativa del genio.

Quando pure una sola campagna di guerra fosse sufficiente alla rivelazione del genio strategico, quella del 1866, brevissima, inattiva, infeconda di ammaestramenti strategici o tattici, non potrebbe mai formare titolo sufficiente alla classifica del

Tegetthoff fra gli ammiragli più sopra ricordati.

Se alla gloria di un nome può bastare un solo episodio eroico, alla rivelazione d'un genio è necessaria la continuità o successività degli avvenimenti tutti, se non egualmente felici, improntati di vigorosa ed omogenea ispirazione, poiché, come giudica il Clausewitz, è assai meno per la novità dell'azione che per i risultati definitivamente ottenuti colla esatta realizzazione delle ipotesi studiate nel silenzio e mediante l'armonia d'una direzione concepita e maturata senza chiassosità che si manifesta la potenza del genio.

A tali condizioni non soddisfa certamente la personalità del Tegetthoff, ed anche i più ferventi ammiratori del valoroso ammiraglio dovranno convenire che i tempi,

l'intelletto e l'amore furono troppo scarsi alla rivelazione del genio.

Avvalorata colle suesposte ragioni la graduale classifica del genio marittimo, rimarrebbe a vedere se più calda ammirazione si debba a quegli ammiragli che, come Agrippa, Mocenigo, Morosini, Tourville, Farragut ebbero maggiore equilibrio d'intelletto e d'amore, oppure a quelli nei quali, scarseggiando l'amore, preponderò l'intelletto.

Considerata militarmente e marinarescamente la questione non ammette dubbiezza. Alcibiade, Doria, Lauria, Nelson sovrastano ai Lisandro, agli Agrippa, ai Morosini, ai Tourville, ai Farragut; ma il grande quesito del Manzoni potrebbe, da molti, risolversi a favore di coloro che mai la *ragione sommisero al talento* e che con intensità di amore compensarono l'inferiorità della mente o la scarsa efficacia dei tempi. Non sempre fu vera, benché risonante, la gloria dei primi, mentre quella dei secondi, se militarmente non fu, o non ci pare che fosse, così luminosa sempre, però fu vera gloria e tale stimiamo che debba vivere nei secoli.

Le generalità psicologiche del genio, quali risultano dalla analisi precedente, permettono di procedere ad un esame comparato del genio militare nelle sue due grandi distinzioni, territoriale e marittima, che è scopo immediato della precedente disamina.

Napoleone nelle sue memorie, esaminando a grandi tratti codesta questione, non ha sempre penetrato addentro coll'intelletto le ragioni psicologiche che differenziano il genio dei grandi capitani da quello dei maggiori ammiragli.

L' importanza del giudizio napoleonico esige che qui venga trascritto per intero, onde mettere in evidenza le ragioni che non soddisfano alla psicologia del genio,

quale fu nelle sue generalità sopra svolta.

«Un generale comandante in capo un'armata navale ed un generale comandante in capo un'armata di terra sono uomini che hanno bisogno di qualità differenti. Si nasce colle qualità adatte al comando di un'armata di terra, mentre che le qualità necessarie per comandare un'armata navale non s'acquistano che colla esperienza.

«Alessandro, Condé hanno potuto comandare nella loro più giovane età; l'arte della guerra terrestre è un'arte di genio, d'ispirazione; ma né Alessandro, né Condé, all'età di ventidue anni, avrebbero comandato un'armata navale. In questa nulla è

genio od ispirazione, tutto invece è positivo ed esperimentale.

«Il generale di mare non ha bisogno che di una scienza, quella della navigazione. Quello di terra ha bisogno di tutte le scienze o di un talento che ad esse equivalga, quello cioè, di approfittare di tutte le esperienze e di tutte le conoscenze. Un generale di mare non ha nulla da indovinare; egli conosce ove trovasi il nemico, del quale conosce la forza. Un generale di terra non sa mai nulla certamente, non vede mai bene il suo nemico, non sa mai positivamente ove egli sia. Allorché gli eserciti sono di fronte, la minima accidentalità del terreno, il minimo bosco nasconde una parte delle truppe. L'occhio più esercitato non può dire se esso vegga tutta l'armata nemica o solamente i tre quarti. È cogli occhi della mente, dall'insieme di tutti i ragionamenti, per una specie d'ispirazione che il generale di terra vede, conosce e giudica.

«Il generale di mare non ha bisogno che di un colpo d'occhio esercitato, nessuna

parte delle forze nemiche gli è occultata.

«Ciò che rende difficile il mestiere di generale di terra è la necessità di nutrire tanti uomini e tanti cavalli. Se egli si lascia guidare dagli amministratori è ridotto alla immobilità e le sue spedizioni falliranno. Quello di mare non è mai vincolato poiché

tutto egli porta con sé.

"Un generale di mare non è obbligato a ricognizioni, non ha da esaminare il terreno né da studiare il campo di battaglia. Il mare è sempre una pianura liquida. Il più abile non avrà altro vantaggio sul meno abile che per la conoscenza dei venti che regnano in questo od in quel luogo, per la previdenza di quelli che devono regnare,

o per la meteorologia, qualità che s'acquistano colla esperienza solamente.

«Il generale di terra non conosce mai il campo di battaglia dove deve operare. Il suo colpo d'occhio è quello della ispirazione, egli non ha nessun indizio positivo. I dati per giungere alla conoscenza locale sono così eventuali che non si impara quasi nulla dalla esperienza. Egli è una facilità quella di conoscere a primo aspetto i rapporti che hanno i terreni, secondo la natura delle contrade; ed è infine un dono che si chiama colpo d'occhio militare, e che i grandi generali hanno ricevuto dalla natura. Ciò non pertanto le osservazioni che si possono fare sulle carte topografiche, la facilità che deriva dalla educazione e dalla abitudine di leggere sopra una carta possono essere di qualche aiuto.

«Un generale in capo di mare dipende più da' suoi capitani di vascello che un generale in capo di terra non dipenda da' suoi generali. Quest'ultimo ha la facoltà di prendere egli stesso il comando diretto delle truppe, di portarsi su tutti i punti e di rimediare ai falsi movimenti degli altri. Il generale di mare non ha personalmente influenza diretta che sugli uomini del vascello sul quale si trova. Il fumo impedisce la segnalazione. I venti cambiano e non sono gli stessi su tutta l'estensione della linea di

battaglia. È quindi, fra tutti i mestieri, quello che conferisce ai subalterni maggiore iniziativa».

Benché dettata dalla grande mente di Napoleone questa psicologia comparata del *genio* militare, terrestre e navale, ci sembra assai superficiale e restrittiva, ed apparisce evidente come tutto al più, per talune cause particolari, essa non possa applicarsi che agli ammiragli del periodo velico.

Napoleone infatti esprime questo giudizio a complemento della narrazione della battaglia di Aboukir, ciò che rende ragione della restrittività, e senza intendimento di studiare a fondo la questione psicologica, ciò che giustifica la superficialità.

Nessuno contesterà che un generale ed un ammiraglio debbano avere qualità alquanto differenti; ma è egli possibile stabilire che si nasca grandi capitani e che si possa soltanto per l'esperienza divenire ammiragli?

Forse una maggiore esperienza giova più alla perfezione dell'ammiraglio anziché a quella del generale; ma si nasce grandi ammiragli non meno di grandi condottieri di eserciti, e chi tale virtù non la sortì dalla nascita non l'accumulerà giammai, colla esperienza, a quella tensione necessaria alla manifestazione del *genio*.

Codesto concetto fondamentale indusse il grande stratego a concludere che l'arte della guerra terrestre è un'arte di genio e d'ispirazione, mentre quella del mare è un'arte di esperienza che esclude l'ispirazione ed il genio.

Questa sentenza non solo è inesatta, ma è anche irriverente verso le grandi personalità che capitanarono le armate [navali], ed è solamente spiegabile colla scarsa conoscenza della storia militare navale.

Se Alessandro e Condé, per ricordare gli esempi addotti da Napoleone, poterono giovanissimi spiegare la potenza del loro *genio*, ciò non lo si deve attribuire alla manifestazione irrefrenabile del genio, bensì alla prerogativa della loro posizione personale. Se Alessandro non fosse salito al trono appena ventenne, e se il principe di Condé non fosse stato Luigi II di Borbone, le grandi luminosità della loro mente non si sarebbero rivelate che assai più tardi, se pure trovavano ancora opportunità od energia di manifestarsi.

Storicamente parrebbe più saggio giudicare che la giovinezza nel comando fu quasi sempre prerogativa regale, e che il comando delle armate di mare ebbe ed avrà minor fascino di quello degli eserciti, donde si conclude che ai supremi comandi degli eserciti agevolmente, se non esclusivamente, si può giungere in età favorevole alla manifestazione brillante del genio, mentre al supremo comando delle flotte più tardi si giunge e quasi sempre per continuità di carriera. Non mancano però esempi navali simili a quelli citati da Napoleone e basterebbe ricordare il duca di York, che fu poi Giacomo II d'Inghilterra, vero e grande ammiraglio, assai più di don Giovanni d'Austria, il vincitore di Lepanto, i quali non ancora ventiseienni assunsero il comando di grandi forze navali e le guidarono alla vittoria.

Altri esempi di veri e grandi ammiragli giovani, se non giovanissimi, non fanno difetto e basta ricordare Alcibiade e Sesto Pompeo per concludere che il *genio*, l'ispirazione, la giovinezza non sono prerogative speciali dei comandanti gli eserciti; che si incontrarono e possono manifestarsi ancora nelle armate di mare, benché forse con minore chiassosità e frequenza che negli eserciti, per ragioni affatto indipendenti dalla virtualità del comando.

Con non maggiore difficoltà si potrebbe dimostrare l'inesattezza delle altre asserzioni napoleoniche, od almeno la ristrettività della loro applicazione al periodo velico, che si può considerare una superfetazione navale.

Errore grave fa quindi il sentenziare che il generale di mare non ha bisogno che di una sola scienza, quella della navigazione, poiché, se essa è necessaria e quasi sufficiente per fare un buon capitano mercantile, sarebbe meschinissima dote per fare un buon ammiraglio. La storia dimostra che, non solo nel periodo remico, ma ancora in quello velico, il comando supremo di forze navali poté felicemente esplicarsi da ammiragli celebri quanto Roberto Blake ed il duca di York, che nella scienza nautica non furono certo profondamente versati.

Per formare un buon comandante in capo di forze navali occorsero quindi, ed occorreranno sempre più tutte le scienze, quanto per formare un buon generale; e se qualcuna di queste scienze è forse meno necessaria, è per certo fra queste quella

nautica, della quale potrebbe bastare la conoscenza dei primi elementi.

È cogli occhi della mente che un ammiraglio, quanto un generale in capo, deve vedere, conoscere, giudicare la situazione militare e dirigere una campagna di guerra, né le difficoltà degli esatti apprezzamenti sono minori per l'uno quanto per l'altro, in tutto ciò che si riferisce alla direzione strategica. Tatticamente il giudizio di Napoleone è forse più esatto, e si potrebbe senza grave timore di errare asserire che il grande stratego ha considerato che tattico esclusivamente, e non filosofico, morale, strategico fosse il compito di un ammiraglio comandante forze navali considerevoli.

Se maggiori sono le difficoltà che si appongono all'apprezzamento della situazione tattica terrestre, più largo è anche il campo di azione intellettuale e perciò più propizio alla manifestazione del genio tattico, che può nelle battaglie terrestri valersi di grandi risorse, che fanno interamente difetto nel campo tattico dell'azione navale.

Non deve da ciò concludersi che un generale di mare non ha bisogno che di un colpo d'occhio esercitato, e che nessuna parte delle forze nemiche gli è occultata; poiché la battaglia della Meloria vinta da Oberto Doria per stratagemma dello Zaccaria, e quella di Curzola, vinta da Lamba Doria per non dissimile agguato, attestano la possibilità di occultare al nemico una parte delle forze; ed in avvenire tali manovre potranno con rapidità somma felicemente ritentarsi colle flottiglie moderne, alle quali potrebbe, nelle future guerre, spesso toccare il compito di giungere inattese sul campo dell'azione, come la divisione di Desaix a Marengo, ed il corpo d'esercito di Blücher a Waterloo.

Maggiore verità e sagacia non può negarsi al giudizio napoleonico sulla difficoltà di provvedere al vettovagliamento di un esercito, dal quale assai spesso dipende la condotta ed il risultato di una campagna di guerra. Le operazioni e disposizioni di carattere logistico e strategico, nelle quali si manifesta la vastità della mente del generale, ed assai spesso anche l'ispirazione ed il genio, con maggiore frequenza e più largamente si riscontrano nelle guerre terrestri anziché nelle navali, ma anche qui nulla può sentenziarsi in modo assoluto.

Durante il periodo remico le armate di mare andarono soggette alle imperiosità del vettovagliamento non meno, e forse più, di quelle territoriali. Il periodo velico, dal quale Napoleone trasse la sua sentenza, se fu caratterizzato, specialmente nel secolo XVIII, da una grande autonomia che svincolava i comandanti delle flotte dalle preoccupazioni del vettovagliamento, è però opportuno ricordare che le necessità dell'acquata e qualche volta del rinnovamento dei viveri influirono sulle operazioni navali non meno del vettovagliamento su quelle terrestri, e furono non ultima causa del disastro della *Grande armada* e non ultima ragione della gloria di Suffren e di Tourville.

Inoppugnabile, fra tante, è solamente l'asserzione che un ammiraglio dipende più da' suoi capitani di vascello che un generale in capo da' suoi subalterni.

Ciò fu vero nel passato e non è presumibile non debba esserlo in avvenire. Tale condizione, esclusivamente navale, può essa menomare in alcun modo le doti necessarie al comando supremo? Può essa giustificare in alcun modo l'asserzione che l'esperienza sia unica informatrice della mente direttiva, e che l'ispirazione ed il genio non debbano e possano trovare modo e ragione di manifestarsi?

Diversa da quella territoriale può essere la manifestazione del genio navale, ma la maggiore indipendenza ed iniziativa dei comandanti delle singole navi non esclude la necessità delle grandi virtù del comando supremo.

Meno facilmente nel campo tattico, più largamente in quello strategico e nella condotta della guerra navale troverà il genio opportunità di rivelarsi; ma poiché in mare, come in terra, il campo più opportuno alla esplicazione del genio è quello strategico, anziché quello tattico, è logico concludere che non la sola esperienza ma l'ispirazione ed il genio furono e saranno doti preclare dei grandi ammiragli quanto dei grandi capitani degli eserciti.

La precedente disamina del giudizio napoleonico può riassamersi nei seguenti concetti:

- 1º Il genio e l'ispirazione sono prerogative dei supremi comandi tanto di terra che di mare;
- 2º La rivelazione del genio e la facilità della ispirazione sono prerogative di una giovane virilità, anziché di una virile maturità;
- 3º La pratica esperienza giova quanto la larga coltura ai supremi comandi, ma è forse più necessaria agli ammiragli che ai generali, e ciò tanto più quanto maggiori e fortuite sono le cause che minacciano la sicurezza delle armate;
- 4º L'autonomia sufficiente e la navigabilità quasi perfetta delle flotte moderne tendono a diminuire l'importanza della esperienza ed accrescere l'influenza della ispirazione e del genio;
- 5º La scienza acquistata od intuita è indispensabile, quanto una larga coltura classica, alla grande direzione delle armate, ed alla spontanea ed opportuna manifestazione del genio;
- 6º La strategia assai più della tattica favorisce l'esplicazione delle grandi facoltà mentali, mentre questa assai più di quella si presta alle manifestazioni di quelle energie che derivano dal senso e dall'istinto. Le une quanto le altre, benché in varia misura, sono indispensabili alla completa rivelazione del genio;
- 7º Il campo della influenza diretta del generale sulle truppe è assai vasto, favorisce mirabilmente il contatto immediato, dal quale dipende la rapida e potente immedesimazione del duce col soldato. L'amore che, come fu detto, è principale fattore del genio, trova libere le vie di ogni sua espansione;
- 8º Il campo della influenza dell'ammiraglio sugli equipaggi, che fu assai circoscritto nel periodo remico, si restrinse ancora durante il periodo velico, e non pare che tenda ad estendersi nel periodo moderno;
- 9° Il contatto del comandante supremo cogli equipaggi può dirsi che esista soltanto in modo latente; scarso è quello del comandante col suo equipaggio e solo pel tramite degli ufficiali si comunicano, non si espandono, la fiducia e l'amore;

10° Le virtù del cuore e dell'istinto, che più intensamente affascinano, conquidono, creano l'entusiasmo, l'eroismo e trascinano le masse alla vittoria, perché ostacolate dalla natura degli ordinamenti navali, difficilmente concorrono alla manifestazione del genio, che per tali condizioni quasi sempre si rivela con grande prevalenza dell'intelletto sull'amore:

11° Le varietà dell'amore, non escluse quelle della patria e del soldato, che negli eserciti, per immedesimazione e contatto diretto di tutta la gerarchia militare, riescono, per così dire, a fondere ed a rendere incandescenti le masse dei soldati, levano più difficilmente a bollore quelle dei marinai, perché sminuzzate fra le navi, e le calorie del senso e del sentimento si risolvono più generalmente nella temperata termicità della stima e del dovere;

12° Agente meno efficace ed attivo nelle armate di mare, l'amore diviene meno necessario e potrebbe anche divenire quasi superfluo alla manifestazione del genio, se si esclude quello della gloria e pur troppo del danaro, come lo attesta la psicologia del genio di Alcibiade, di Ruggero Lauria, di Drake, di Dragut, di Lucciali e forse anco quella del Doria e del Nelson;

13° Un ammiraglio, non un condottiero di eserciti, può rivelarsi un genio per quasi esclusiva potenzialità d'intelletto, od almeno assai più in terra che in mare è necessario accoppiare alle doti della mente le virtù del sentimento e del cuore. Questa, non quella dettata da Napoleone, è la fondamentale distinzione del genio militare navale o terrestre;

14° La ragione dei tempi, come quella dell'amore è di gran lunga più favorevole ai condottieri di eserciti; onde essa tende con maggiore intensità a favorire, quasi a provocare, la manifestazione del genio di un generale in capo, mentre poco o nulla contribuisce alla rivelazione del genio navale;

15º Eccezionalissima fu la fortuna di Ruyter. Tempi, intelletto ed amore concorsero quasi in eguale misura alla rivelazione del suo genio, ma le condizioni politiche, l'indole marinaresca della popolazione, la specialità degli armamenti navali, preparati dal Tromp e dal Witt al grave compito della difesa della patria e della libertà, sono tali condizioni che rarissimamente concorrono ad elevare la potenzialità militare delle armate navali;

16° La ragione dei tempi che si esplica in tutte le sue modalità e colla massima intensità fra gli eserciti, quanto più nazionali o rivoluzionari, difficilmente trova propizio campo d'azione sulle flotte, l'indole delle quali, per gravi e molte esigenze, esclude ogni causa di convulsività e tende invece all'isolamento;

17º Il periodo remico, specialmente presso alcuni popoli, fu più soggetto alla influenza dei tempi di quanto lo sia stato il periodo velico, e la gloria dei navarchi ateniesi e spartani, come quella degli ammiragli delle repubbliche italiane fu molto più vincolata alla condizione dei tempi che non fosse quella dei grandi ammiragli d'Inghilterrra e di Francia;

18° Il periodo moderno tende, per la natura dei reclutamenti e per il crescente impiego delle flottiglie, a ridivenire più sensibile all'azione dei tempi, la quale però rimarrà meno attiva di quanto fosse durante il periodo remico ed immensamente più debole di quanto si dimostri fin d'ora sugli eserciti nazionali;

19° Seconda causa che tende a differenziare l'indole del genio militare navale da quello terrestre è quindi la ragione dei tempi, alla quale non possono sottrarsi, e ne subiscono le favorevoli o nocive influenze gli eserciti, benché non sempre in uguale

misura, mentre le flotte non possono che in modo indiretto ed in minima misura subirne l'influenza benefica o nefasta;

20° Terza ed ultima causa che influisce sulla modalità della manifestazione del genio è quella accennata da Napoleone e che dipende dai caratteri organici degli eserciti e delle flotte. Anche cogli eserciti moderni il generale in capo poteva e potrà sempre intervenire direttamente con tutta l'infleunza della sua personalità, mentre l'ammiraglio difficilmente poteva, ma forse potrà, supplire alla deficienza od impedire la defezione degli ammiragli sott'ordini o dei comandanti delle navi. La storia di tutti i tempi attesta tale impossibilità, e costringe a concludere che la manifestazione del genio di un ammiraglio è ancora vincolata o menomata dalla necessità di una salda e sapiente organizzazione dell'armata.

Codeste conclusioni dimostrano come più brillantemente e con maggiore facilità trovi campo alla sua manitestazione il genio di un gran capitano, mentre la scarsa influenza dei tempi, l'impossibilità di trarre pieno e duraturo prestigio da tutte le energie dell'amore, ed il vincolo derivante dalle condizioni organiche delle flotte rendono oltremodo difficile ed assai meno abbagliante la rivelazione del genio di un grande ammiraglio.

A queste deficienze ed ostacoli è necessario supplire con grande potenzialità d'intelletto e di carattere, non meno che con una grande vigoria di organizzazione, la quale non esclude la benefica influenza dell'amore e la possibilità di trarre qualche vantaggio dai tempi, ma non permette di utilizzarli a quell'alta tensione che puo supplire, specialmente durante i periodi di intensa conflagrazione politica o sociale, alla scarsa intellettualità di un condottiero di eserciti.

Per tali ragioni è grandemente condannabile l'insipienza di coloro che tutto attendono dalla ispirazione e dal genio, mentre per tale illusione tendono ad immiserire le fonti dell'amore ed a scalzare le basi di una forte organizzazione.

La manifestazione del genio militare fu e potrebbe in avvenire essere ancora possibile con eserciti mancanti di forte organizzazione, riparando a tale deficienza colla intensività dell'amore e dei tempi, ma nelle armate questa possibilità non esiste, ed il genio navale solo per mezzo di una forte organizzazione può giungere a rivelarsi.

Le condizioni organiche degli eserciti moderni sono meno favorevoli, che quelle degli eserciti precedenti alla Rivoluzione francese, alla facile rivelazione del genio militare, che subisce per tale causa una restrittività non dissimile da quella che circoserive la manifestazione del genio navale; poiché la grandezza della massa pei frazionamenti che impone, ha le sue esigenze quanto la disaggregazione degli elementi navali; ma le calorie dell'amore e dei tempi se più lentamente nei grandi eserciti, anziché nei piccoli, si diffondono, più possentemente divampano; mentre le flotte per il loro materiale disgregamento rimangono pur sempre refrattarie alle termicità dell'amore e dei tempi. Giova dunque stabilire che si può avere qualche fondata speranza nella manifestazione del genio navale solamente allorquando le forze mobili sono fortemente organizzate; quando la preparazione del teatro di guerra soddisfa alle esigenze del loro impiego; quando la gerarchia navale fu educata a tutte le virtù militari e quando l'intellettualità e la coltura dello stato maggiore, indispensabili alla preparazione della mente alle sintesi risolutive, raggiungono il potenziale necessario alla manifestazione del fenomeno psichico.

Risolta la prima questione pregiudiziale rimane da esaminare la seconda, quella della *invenzione*, per conoscere quanta influenza essa eserciti sugli avvenimenti navali, ed in ispecial modo sulle operazioni strategiche, onde ridurre al loro giusto valore le facili esagerazioni che offendono la ragione militare.

Il problema della *invenzione* può scindersi in tre questioni: strategica la prima, tattica la seconda, organica la terza. Il presente studio non ha scopo tattico ed organico ma l'una questione non può nettamente dissociarsi dall'altra, ed in ogni caso la

novità del quesito esige una succinta disamina generale.

L'ammiraglio Aube, e dopo di lui gli autori dell' Essai de stratégie navale, asserirono che in questi ultimi trent'anni la vittoria fu sempre dovuta ad una nuova idea, ossia ad una invenzione realizzata, applicata preventivamente dal vincitore, sdegnata o disconosciuta dal vinto. A conferma di questa sentenza i sopracitati autori ricordano che a Kinburn trionfò la corazza; a Solferino il cannone rigato; a Sadowa il fucile ad ago; a Sinope la granata; col Merrimac lo sprone; coll'Alabama la velocità; ed è qui opportuno ricordare ancora, per ragioni strategiche, come il cannone segnasse il trionfo della marina a vela su quella a remo; la bussola il dominio assoluto dei mari; il vapore la disparizione della vela dalle flotte militari; il siluro la decadenza delle grandi costruzioni. Benché non sembri logico lo attribuire esclusivamente al cannone rigato, al fucile ad ago, alla velocità i risultati ottenuti a Solferino, a Sadowa e dai blockade runners nella guerra di Secessione, ciò non pertanto non può disconoscersi che ogni invenzione saviamente e preventivamente applicata può conferire un temporaneo vantaggio, ed essere anche causa di duratura superiorità, come lo dimostra la lunga ed efficace influenza esercitata dalla marineria imperiale per mezzo del fuoco greco.

Tali invenzioni, seguite spesso da rinnovamenti radicali delle flotte o dei loro armamenti, possono più o meno intensamente infuire sulle operazioni tattiche e strategiche, non che sugli ordinamenti difensivi ed organici, segnando per tal modo dei

periodi di transizione e di rinnovamento militare marittimo.

La durata di questo periodo di transizione e l'intensità del rinnovamento caratterizzano appunto l'importanza della invenzione, e permettono di determinarne l'in-

fluenza organica, strategica e tattica.

Codeste invenzioni, seguite da rinnovamenti importanti, permettono certamente alle nazioni ricche e preveggenti di trarne cospicui vantaggi, e saggiamente nel 1863 il Saint-Bon avvertiva¹⁵ come bisognasse allora cogliere l'opportunità, che non si sarebbeforse mai più presentata, di uguagliare in materiale galleggiante, con poco costo comparativo, le prime marinerie del mondo. L'importanza reale che acquistano militarmente talune invenzioni, tende ad agevolare le eccessive esagerazioni, nonché le deprimenti apprensioni, onde è necessario esaminare quali siano i caratteri generali delle invenzioni che possono apportare rinnovamenti radicali e duraturi, la disconoscenza o trascuranza delle quali sarebbe, più che una esitanza censurabile, una gravissima colpa.

È necessario anzitutto abbattere la facile credenza, confortata da volgare speranza, che talune invenzioni possano riuscire a rendere impossibile la guerra, coll'accre-

scerne la violenza e le catastrofi.

¹⁵ Pensieri sulla marina militare. (Nota di D.B.).

La guerra essendo un fenomeno morale, che si estrinseca materialmente, non potrà, come la lotta singolare od il duello, essere impedita che dalla educazione morale dei popoli.

Finzioni rettoriche, ad effetto perforante, furono quindi le asserzioni del Saint-Bon, il quale affermava nel 1863 che se fossero state rese inutili le corazze dalle artiglierie, non sarebbe più stata possibile la guerra sul mare; e poco appresso, nel medesimo opuscolo, dichiarava che, col mezzo di bastimenti arieti, egli appunto stimava che si potesse ottenere il desiderabile risultamento di rendere impossibili i combattimenti navali.

Sarebbe assai difficile trovare modo di conciliare queste due asserzioni, che si susseguono a poche pagine d'intervallo nel medesimo scritto, ma non è certo difficile provare ad evidenza come queste finzioni rettoriche ed oratorie, così prodigate nei libri e nelle perorazioni, gettino forti radici nella credulità nazionale, generando false convinzioni ed inconscienti speranze, cui terranno dietro delusioni, sconfidenze e catastrofi.

Più saggia e sapiente è la sentenza dell'ammiraglio Aube¹⁶ il quale giudica che ogni nuova invenzione costituisce una evoluzione od una rivoluzione. Quali caratteri distinguano l'invenzione evolutiva da quella rivoluzionaria l'illustre scrittore non lo dice, supponendo forse facile ed evidente la distinzione, e solamente asserisce che le torpediniere autonome costituiscono una rivoluzione negli ordinamenti navali. La distinzione che all'Aube parve forse evidente, potrebbe ad altri parere difficile, e poiché tutta la questione si riduce appunto a determinare il valore relativo delle invenzioni, egli è necessario vedere se la distinzione sopracennata possa essere presa a fondamento di una analisi comparata, che permetta una classifica, anche approssimata, della relatività delle invenzioni.

Per invenzione evolutiva parrebbe doversi intendere quella che agisce gradualmente, lentamente senza gravi perturbazioni; mentre quelle rivoluzionarie dovrebbero con subitanea applicazione elevarsi alla conseguibile maggiore larghezza d'impiego e perfettibilità di struttura. Quale di queste due modalità esige il primato, ed impone l'obbligo di non trascurarne, anzi di promuoverne sollecitamente quanto è possibile, l'applicazione alle armate?

Ardua sentenza! Quando pure la storia ed il tecnicismo navale permettessero di risolverla, classificando le successive invenzioni in due categorie, evolutiva la prima, rivoluzionaria la seconda, poca luce ne verrebbe forse a chi trovasi nella necessità di dare o non dare, per propria iniziativa, largo campo di applicazione od impiego ad una invenzione che non ebbe ancora mezzo di rivelarsi rivoluzionaria piuttosto che evolutiva.

Più logico e pratico parrebbe cercare di scoprire quale possa essere la vastità del campo d'azione di una determinata invenzione, e successivamente valutarne, se è possibile, la variabile intensità.

Il campo in cui una determinata invenzione può efficacemente espandersi, militarmente, si distingue in tattico, strategico ed organico.

Le invenzioni, la cui efficacia rimane, od è presumibile rimanga circoscritta al campo tattico rivelano più prontamente la loro energia; e la loro importanza si mani-

¹⁶ De la guerre navale. (Nota di D.B.).

festa con maggiore rapidità ed evidenza, ma si esaurisce anche più rapidamente. Appunto perché più evidenti esse destano maggiore interesse, affascinano più gagliardamente l'immaginazione, e sono oggetto di studio più completo, di applicazione più intensa. A questa categoria si possono ascrivere tutte quelle invenzioni che modificano parzialmente, ma non trasformano, una invenzione precedente, e la loro applicazione non esige una rinnovazione dei caratteri principali della nave.

Il corvo, le falci, le catapulte, i litoboli, il rostro, il fuoco greco, la rigatura, la retrocarica, ecc., non estesero la loro efficacia oltre il campo tattico; modificarono, non trasformarono, il valore delle invenzioni precedenti e non costrinsero a radicali trasformazioni della nave. Alcune invenzioni, la cui importanza è specialmente tattica, possono però estendere la loro influenza al campo strategico, senza invadere quello organico: tali sono per esempio quelle che non creano una nuova modalità dell'azione a distanza, ma accrescono intensamente l'energia di quella già impiegata, come le granate, le densità di caricamento, i nuovi esplosivi, ecc. che rendendo più perfetta e potente l'azione delle armi a distanza modificano il valore relativo della nave rispetto agli elementi topografici che entrano nel dominio della reciproca azione costiera e navale.

Le ragioni che consigliano di considerare specialmente tattica l'influenza di tali invenzioni furono svolte nello studio più volte ricordato¹⁷ ed è superfluo ricordarle; giova però osservare che quanto più il raggio d'azione si estende, rendendosi anche indipendente dalla visibilità, tanto più cresce l'importanza strategica di tali invenzioni, senza divenire organica e senza cessare di essere tattica.

Altre invenzioni la cui importanza è specialmente tattica, senza rivelare caratteri strategici spiccati, possono costringere ad importanti modifiche dei principali caratteri delle navi, e, per tale trasformazione delle flotte, estendere al campo organico la loro influenza. A questa categoria di invenzioni si possono ascrivere l'elica, la corazza ed il siluro, che non esercitarono, e difficilmente il siluro potrebbe esercitare in avvenire, una influenza strategica, mentre la loro applicazione alle navi ne ha alterata la struttura, modificando sensibilmente i caratteri e gli ordinamenti delle flotte.

L'azione che le armi esercitano reciprocamente fra loro e sulle qualità della nave potrebbe facilmente indurre in errore sulla caratteristica speciale delle invenzioni. Così, per esempio, il probabile decorazzamento, dovuto alla potenza dei nuovi esplosivi, quanto alla generalizzazione del siluro, potrebbe indurre ad attribuire alla corazza una importanza strategica, mentre è solamente l'efficacia tattica dei forti esplosivi e del siluro che minaccia quella della corazza.

Alla categoria delle invenzioni che non hanno caratteri tattici ed organici, ma esclusivamente strategici, non si può ascrivere che la bussola.

Tatticamente essa non ha valore, organicamente da sola, quando non fossero intervenute altre cause, essa non avrebbe influito sui caratteri delle navi, e perciò, militarmente, la sua influenza non è che strategica.

Tattiche e strategiche ad un tempo, e quasi in eguale misura debbono considerarsi quelle invenzioni che rendono perfettibile, qualitativamente e quantitativamente, la velocità.

Oconsiderazioni di Geografia militare. (Nota di D.B.).

Fattore tattico quasi quanto strategico, qualunque sia la natura della forza motrice, la velocità difficilmente diviene elemento di trasformazione organica, a meno che non si confonda la sua influenza con quella della forza motrice.

Alla categoria delle invenzioni che esercitano la loro efficacia, benchè in diversa misura, in tutti e tre i campi d'azione, tattico, strategico ed organico, devonsi ascrivere tutte le forze impulsive, capaci di grande intensità e sviluppo, ed i mezzi che permettono la loro piena utilizzazione. È superfluo osservare che fra queste invenzioni prevalgono quelle direttamente applicabili alla nave, su quelle la cui applicazione è limitata alle armi. La forza muscolare, il vento, il vapore, l'elettricità ed i forti esplosivi, se efficacemente utilizzabili in avvenire sovrastano alle energie non applicabili alla nave, ma solamente alle armi. Parrebbe che il siluro come utilizzatore di forza motrice dovesse comprendersi nella categoria delle invenzioni di efficacia tattica, strategica ed organica.

Se ciò fosse, a questa stessa categoria dovrebbero ascriversi tutte le armi utilizzatrici di forza muscolare quali le frecce, i litoboli, le spade, ed a maggiore ragione le pistole, i fucili, ecc. la cui azione fu circoscritta al campo tattico, appunto perché debole e di piccolo dominio, non strategicamente efficace. Al cannone soltanto è possibile, per ora, concedere una influenza strategica, poco inferiore a quella tattica, onde, militarmente, finché il siluro non avrà inabilitata al combattimento la nave capace di portare il cannone, ciò che per ora non è prevedibile, il cannone sovrasterà organicamente e strategicamente al siluro.

La precedente disamina non risolve in modo completo e graduale la questione della *invenzione*, come non fu svolta particolareggiatamente quella del *genio*, ma essa sarebbe sufficiente, quanto necessaria, a procedere nella determinazione della variabile influenza che l'*invenzione* può esercitare sulla manifestazione del *genio* e sulle operazioni di guerra.

Incompatibile coll'indole di questo studio, e forse troppo prolisso per esigenze di analisi, sarebbe codesto procedimento, se dovesse rigorosamente seguirsi, onde ci limitiamo a riassumere la tesi nei seguenti concetti:

1º I risultati che si possono attendere dalla felice applicazione di un'invenzione sono massimi quando essa viene applicata od utilizzata da uno solo dei belligeranti;

2º Questo massimo di utilità è tanto più considerevole quanto più completo è il campo d'applicazione della invenzione utilizzata;

3° L'invenzione, il cui campo d'influenza è più vasto, richiedendo maggior tempo e più grande lavoro d'applicazione, riesce più difficilmente proprietà o privilegio esclusivo di uno solo dei belligeranti;

4º L'invenzione che non diviene organica è più facilmente occultabile e più rapidamente applicabile di quelle che estendono la loro influenza al campo organico, ed è perciò fattore di più immediata e sorprendente superiorità;

5° Le invenzioni che hanno attitudini strategiche od organiche, essendo quasi tutte dotate di proprietà tattiche, è nel campo tattico che esse si manifestano dapprima, ed è quasi sempre prerogativa della ispirazione e del genio intuire la vastità del loro campo d'azione ed i limiti della loro efficacia:

6º Allorché una invenzione si è praticamente rivelata, la sua applicazione diviene presto comune a tutte le armate, e le varie modalità del suo impiego aprono il campo alla manifestazione del genio che saprà più esattamente valutarne le efficacità;

7º Quando più invenzioni, occultate o manifeste, attendono contemporaneamente sanzione dalla guerra, le occasionalità. della manifestazione del genio del comandante in capo sono massime, ma sono pure somme le difficoltà di felicemente intuire la soluzione del problema tattico e strategico, quanto le probabilità delle esitazioni, delle inconseguenze, degli errori, delle tergiversazioni, delle catastrofi;

8º Facile, relativamente, è la missione del genio, e quindi meno splendida la sua rivelazione, quando la soluzione del problema dipende da una sola invenzione tattica; più difficile ed ammiranda quando più funzioni nello stesso campo concorrono,

od in più campi simultaneamente si estrinsecano;

9º Difficilmente l'ispirazione può estendersi oltre un campo di azione, con uguale intensità e risultato. Il genio tattico più facilmente e più comunemente si esplica. Il genio strategico differisce da quello tattico e quello organico da entrambi.

La loro simultanea rivelazione è quasi impossibile; supporla probabile e disconoscere l'indole delle umane facoltà, ignorare la storia fecondare le aberrazioni mentali;

10° L'invenzione ed il genio sono fenomeni reciproci. La tensione della mente genera l'invenzione, e questa è la più semplice ed efficace funzione del genio. Non la sola però, perché ove essa faccia difetto, il genio trova ancora campo di rivelarsi nei metodi di applicazione ed utilizzazione di tutte le energie fisiche, intellettuali e morali, che sono mezzi potenti al conseguimento del fine della guerra;

11° La rivelazione del genio, sia essa occasionata dalla invenzione o dalle altre sue funzioni, esige sempre scienza, coltura, pratica ed alta potenzialità della mente; la quale soltanto dal continuo addestramento alle sintesi può elevarsi alla ispirazione, quando più l'intalletto che l'amora possa essera essenza costitutiva del genio.

quando più l'intelletto che l'amore possa essere essenza costitutiva del genio.

Le considerazioni precedenti applicate alle attuali circostanze e al quesito speciale, che è argomento di questo lavoro, permettono di giungere, salvo errore, alle seguenti conclusioni:

1º Le attuali condizioni delle flotte, in paragone di quelle precedenti, sono caratterizzate da una quantità d'invenzioni, che ancora non ebbero, o non l'ebbero suffi-

ciente, la sanzione della guerra;

2º Il numero e l'importanza delle invenzioni applicate oggidì alle armate è tale e tanta che giammai, come ora, si aperse più vasto e fecondo campo alla manitestazio-

ne del genio navale;

3º Durante i periodi di sufficiente stabilità degli ordinamenti navali, derivante dalla scarsa efficacia delle invenzioni, è piuttosto in virtù delle superiorità organica e morale che il genio trova ragione di rivelarsi; mentre nei periodi di transizione per l'instabilità organica, è specialmente dalla forza morale e dalle invenzioni che emerge la possibilità della manifestazione del genio;

4º La forza morale derivando dal carattere, e questo dall'intelletto più che dall'amore, ne consegue che nelle condizioni presenti l'intellettualità, che è dote preponderante del genio navale, diviene fattore quasi esclusivo della manifestazione del genio;

5º Il numero e l'importanza delle invenzioni già applicate lasciano credere che la superiorità conseguibile debba piuttosto derivare dalla utilizzazione loro, anziché da quelle invenzioni che attualmente esordiscono;

6º L'utilizzazione delle importanti invenzioni applicate potendo essere tattica, strategica ed organica, la superiorità relativa spetta a quella nazione che avrà proceduto più rapidamente e sicuramente dalle novazioni tattiche a quelle strategiche e da queste a quelle organiche;

7º Grave errore è considerare l'azione tattica come unica ed assoluta risolvente del conflitto navale, e le invenzioni come elementi di esclusiva capacità tattica. Preparare organicamente, dirigere strategicamente, combattere tatticamente sono tre modalità distinte di utilizzare le invenzioni; tutte concorrono alla piena utilizzazione delle forze, e la superiorità direttiva spetta a quel comandante supremo che saprà comprenderne la correlazione ed utilizzarla in più grande ed intensa misura.

Risolute le due questioni pregiudiziali del genio e della invenzione, riconoscendo al primo il più vasto campo di manifestazione che mai si presentasse nella storia, ed alla seconda la ragione principale di codesta possibilità di rivelazione; determinate le condizioni e le caratteristiche indispensabili a tanto fenomeno psichico, si chiarisce l'orizzonte, e meno offuscata apparisce la meta a chi tenta procedere nello studio della strategia navale.

CRITERI DI POTENZIALITÀ MARITTIMA («Rivista Marittima» marzo e aprile 1895)

Le considerazioni generali che furono oggetto di uno studio precedentemente pubblicato («Rivista Marittima» maggio 1994) che possono considerarsi quale *introduzione* allo studio della *Strategia navale*, permisero di formulare alcune nozioni preliminari o pregiudiziali, che stimiamo opportuno riassumere nei seguenti enunciati:

1° La strategia navale, a differenza di quella terrestre, non si è ancora costituita come scienza speciale e distinta tra le altre teoriche militari-marittime.

2º Nessuna opera o trattato teoretico come quelli del Jomini e del Clausewitz, e nessun lavoro di indole speciale, come quelli del Marga, del Sironi, furono pubblicati dagli scrittori marittimi.

3° Un primo tentativo, assai rudimentale, di disciplinare gli studii di indole strategica fu fatto in Italia nel 1882, ed un secondo tentativo, pure esso incompleto, fu fatto in Francia nel 1892.

4º Le questioni di carattere strategico furono più tratteggiate che risolte dagli scrittori navali in lavori riguardanti la *guerra* o la *difesa* marittima e navale, od in opuscoli e saggi più letterari ed artistici anziché teoretici e scientifici.

5º Il rinnovamento navale, avendo prodotto un periodo di transizione ed un conflitto intellettuale, le energie si sono specialmente rivolte alla risoluzione delle controversie più urgenti, procedendo ora in modo evolutivo, ora rivoluzionalmente, con tutte le vicissitudini dei periodi iniziali di gestazione.

6º Il movimento intellettuale ebbe carattere evolutivo in Inghilterra, saltuario in Italia, rivoluzionario in Francia, esitante presso le altre nazioni e procedette, come era logico, dalla tecnica alla tattica sfiorando appena appena il campo della strategia e della organica.

7º Il presente periodo di transizione e rinnovamento può quindi considerarsi diviso in due parti, la prima caratterizzata dalla quasi esclusiva preponderanza degli studi tecnici, evolutivi e tattici; la seconda più specialmente affaccendata alla risoluzione dei problemi strategici ed organici.

8º Gli scrittori che appartengono alla prima parte di questo periodo di rinnovamento, e che si chiuse in Italia verso il 1880 ed in Francia coll'elezione dell'ammiraglio Aube a ministro della marina, disconobbero quasi tutti la funzione speciale della strategia nella guerra, poiché le menti ancora dominate ed affascinate dai sistemi del periodo velico, si affaticavano ad innestare su questi le novazioni navali.

9º Gli scrittori che appartengono alla seconda parte, non ultima di questo periodo di rinnovamento, cercarono di svincolare la strategia dagli avviticchiamenti della tattica e dalle panie dell'arte navale, per darle un carattere proprio artistico o scientiti-

co, e costituire così un ramo speciale nelle discipline navali.

10° Gli scrittori anche più recenti, pochissimi eccettuati, pure considerando la strategia come scienza od arte distinta dalle altre, ritennero però che la sua essenza non fosse compatibile colle discipline dottrinarie e scolastiche derivando essa da elementi incoercibili ed imponderabili quali sono il *genio*, l'ispirazione e l'invenzione.

11° La prevalenza di un tale principio avrebbe sbarrate alla strategia navale le porte che a quella territoriale erano state dischiuse; onde era necessario esaminare se ed in quale misura quei fattori incommensurabili potevano più intensamente influenzare quella anziché questa, dominandola in modo quasi assoluto.

12° L' esame di questa importante questione, salvo errore, permise concludere: Che l'intervento del *genio* è troppo fortuito per fondare i sistemi militari sulla sua

miracolosa o naturale rivelazione;

Che la strategia come la tattica, senza escludere l'intervento del *genio*, può e deve costituire una scienza;

Che l'essenza del *genio navale* si rivela storicamente alquanto diversa da quella del *genio militare* dei grandi condottieri di eserciti, preponderando in quello le energie intellettuali, in questo le energie del senso e dell'amore;

Che la scienza e la storia, plasmatrici dell'intelletto, sono tanto più necessarie alla rivelazione del *genio* quanto più esse dipendono dalle luminosità della mente, anziché dalle calorie del senso e del cuore;

Che il *genio* e l'*invenzione* sono funzioni reciproche, e che perciò durante i periodi di radicale rinnovamento si apre più libero campo alla multiforme manifestazione del genio;

Che storicamente il genio sempre si rivela un fenomeno emergente dalla intensa e solitaria meditazione, alla cui esplicazione potenziale possono concorrere i tempi, rimanendo però sempre l'intelletto, l'essenza luminosa e l'amore, l'essenza termica del fenomeno.

Queste nozioni sintetiche emergenti da uno studio preliminare raffermano il convincimento che la *strategia navale*, come quella terrestre, possa e debba costituire una specialità fra le dottrine navali; che essa, come la sua maggiorenne, possa divenire una scienza; che nella sua applicazione rimarrà un'arte essendo essa dominata da fenomeni morali; che la felice intuizione delle reciprocità intellettuali e morali esce dal campo tecnico e scientifico per divenire sostanza del *genio* alla cui rivelazione concorrono tutte quelle energie che possono assurgere alle più elevate tensioni.

Ammessa la possibilità, così lungamente oppugnata, che la strategia navale possa assumere una ben distinta individualità fra le altre dottrine navali, sorge immediatamente il bisogno di tracciarne a larghi tratti i confini, determinarne il carattere ed il fine; ma poiché, come generalmente si giudica, la strategia nella sua applicazione diviene arte dominata da forze che sfuggono alla rigorosità del calcolo, così rendesi anzitutto evidente la necessità di non confondere insieme, secondo la prevalsa abitudine, due modalità essenzialmente distinte di una medesima funzione.

L'avere così spesso insieme confuse ed amalgamate la parte astratta, specialmente tecnica e scientifica colla parte applicata soggetta al dominio di cause e fenomeni che si potrebbero chiamare trascendentali, fu precipua cagione delle condizioni quasi patologiche della strategia navale.

Tutta la letteratura navale, per una infinità di ragioni che è superfluo ricordare, attesta questo stato rudimentale della dottrina strategica e potrebbe anche dirsi di

quella tattica, benché certamente in assai più moderata misura.

La letteratura fu il labirinto e forse l'oasi nella quale la strategia si è giocosamente compiaciuta, e poiché la letteratura ha ragione ed effetto dall'arte, era logico che tutto, da lei e per lei, avesse origine e vita.

A questo fascino dell'arte, associato talvolta a quello dei sùbiti guadagni, non si sottrassero nemmeno gli scrittori che appartennero alla più elevata gerarchia della milizia navale, e lo stesso Jurien de la Gravière, che sovra tutti come aquila vola, compiacendosi di descrizioni smaglianti e di giudizi filosofici e politici, assai raramente si giova della lente critica per giudicare, come egli poteva e doveva, scientificamente, supposte inesistenti tutte le cause perturbatrici di indole politica, organica e morale, un avvenimento militare marittimo.

Quanto e quale beneficio alla scienza navale avrebbe conferito la letteratura marittima se gli scrittori, narrando ed illustrando un avvenimento militare qualsiasi, generale o parziale, avessero separati i fattori di carattere tecnico e scientifico da quelli di indole trascendentale, distinguendo gli elementi suscettibili di calcolo da quelli che non possono esserlo che intuitivamente!

Quale abbondanza di materiali preziosi troverebbe oggi un cultore di scienze militari se tale metodo fosse stato praticato dai più illuminati scrittori!

Gli elementi della scienza tattica e strategica si troverebbero, per tale sistema, esattamente distinti da quelli che nell'applicazione esercitano la loro influenza perturbatrice e che determinano le risoluzioni dei comandanti supremi, così spesso incompatibili coi dettami più elementari della ragione militare.

La distinzione delle dottrine militari in astratte o razionali ed applicate od artistiche è quindi fondamentale anche per la tattica e la strategia navale; e questo criterio distintivo dovrebbe essere il cardine sul quale poggiano non solo le dottrine essenzialmente militari ma ancora quelle storiche e letterarie.

Uno scrittore coscienzioso ed autorevole dovrebbe sempre esporre, enumerare, valutare con tutta l'esattezza possibile, gli elementi fondamentali del calcolo militare, quali sono ad esempio le forze mobili, la loro costituzione, il loro armamento, la loro dislocazione, le loro basi di operazione o di rifornimento, la capacità di resistenza di queste, la loro influenza sul teatro delle operazioni e tutte quelle informazioni geografiche, topografiche, marinaresche che determinano la situazione militare.

Determinata questa situazione, per entrambi i belligeranti, se possibile, lo scrittore dovrebbe esporre le logiche conseguenze che da essa dovrebbero derivare in forza delle norme e dei principii della guerra, se non intervenissero cause perturbatrici che influenzano il razionale equilibrio degli elementi in conflitto.

Questo procedimento agevolerebbe in sommo grado il compito dello scrittore militare che indagasse, attraverso ai secoli, le verità scientifiche, e gli consentirebbe una capacità critica che oggi, per le condizioni ibride della storia e della letteratura navale, non è possibile concedere al più rigoroso indagatore della verità militare marittima.

È però necessario avvertire che una speciale tendenza verso questo metodo si va sempre più determinando e che le opere del Brenton, dello Chevalier ma sopratutto le pregevolissime opere del Mahan¹⁸ benché limitate ad un brevissimo periodo storico navale, largamente esaminato, soddisfano in modo sufficiente, se non completo, alle condizioni del metodo speculativo storico sopra enunciate.

Le precedenti considerazioni tendono a determinare:

1º Che gli studii di storia militare sono generalmente assai trascurati od almeno considerati come parte accessoria della cultura militare;

2º Che le opere di storia militare, quelle navali specialmente, sono assai imperfette e di scarso quanto pericoloso sussidio al cultore delle dottrine tattiche e strategiche;

3° Che il procedimento storico fu quasi sempre dominato da quello letterario, con grave danno delle doti fondamentali della storia militare;

4º Che gli scrittori di storia militare dovrebbero sempre appartenere alla più elevata gerarchia della milizia od avere con essa tale contatto ed immedesimazione da essere i rivelatori coscienziosi ed esatti del pensiero dirigente;

5° Che, gli avvenimenti militari essendo fenomeni complessi, è indispensabile che 10 storico distingua le cause e le funzioni suscettibili di commisurazione da quelle che non possono esserlo, o che rendono fittizia la situazione militare;

6º Che lo studio della guerra per la complessità ed indole delle energie in conflitto, dovrebbe sempre essere diviso in due parti, cioè: tecnica e scientifica la prima, storica e filosofica la seconda; la prima specialmente analitica, la seconda sintetica;

7º Che la strategia navale, per l'insufficienza storica, per la mancanza di progenitura, per la novità della sua esistenza, deve gettare prima le basi elementari, tecniche e scientifiche per procedere poi allo studio della scienza applicata.

Questo compito iniziale, circoscritto allo studio dei fattori ponderabili e commisurabili degli avvenimenti militari, non deve né può escludere lo studio di questi

medesimi fattori quali essi si rivelarono nei periodi navali precedenti.

La rinnovazione radicale di alcuni fra i principali elementi della guerra navale potrebbe far credere superfluo l'esame storico giudicandosi da molti sufficiente oggidì lo studio teorico della strategia moderna sciolta da ogni dipendenza che la vincoli al passato.

Una nuova dottrina scientifica può certamente gettare vigorose radici e divenire una scienza, da tutte le altre distinta, quando tutti gli elementi tecnici, dai quali dipende il suo sviluppo, siano prodotto intellettuale interamente moderno. Così la fisica, la chimica, la filologia ed in generale tutte le scienze non suscettibili di comparazione possono in loro stesse racchiudersi, mancando ogni ragione di dipendenza e di affinità storica; non così però la fisiologia, la biologia, la morfologia, e generalmente tutte quelle scienze che hanno radice nella vitalità, e che trovano nella comparazione le fonti vive della loro moderna esistenza.

I periodi storici navali per la loro eterogeneità sono appunto le sorgenti della comparazione, potendo lo studio degli organismi navali imperfetti ed inferiori largamente giovare alla scienza strategica moderna, poiché, come osserva il Mahan, se le campagne di Cesare e di Annibale sono tuttavia utili studii nel periodo delle armi da

¹⁸ A. T. Mahan, *The influence of sea power upon history* (1660-1812) (Nota di D.B.).

fuoco, egli è temerario affermare che l'epoca della vela, ed aggiungeremo del remo,

non possa essere d'insegnamento per l'epoca del vapore.

Gli elementi moderni della potenzialità marittima, se nella forma e nella proporzionalità differiscono da quelli dei precedenti periodi navali, nella loro correlazione sono suscettibili di comparazione, dalla quale emergono quelle sintesi semplici, nitide, luminose, che, quali rivelazioni di un genio, domineranno gli eventi, e la cui fascinatrice e quasi misteriosa possanza non è che l'effetto elettro-dinamico di una insospettata precedente condensazione mentale.

Confortati dal giudizio dei più grandi scrittori militari, Federico e Napoleone specialmente, insistiamo sulla necessità degli studii comparati, poiché la ragione speciosa della quale si fanno forti gli oppositori ad oltranza di una coltura storica ci sem-

bra erronea quanto funesta.

Giudicano essi che le situazioni militari per la loro dissomiglianza non possono essere di utile insegnamento, non potendosi rigorosamente applicare i precetti antichi alle situazioni moderne, e che la conseguenza di tali studii e l'impinguamento viscido a danno della forte nerbosità della mente, nutrita di essenze pure e non di adulterate glucosità. In forza di tale giudizio non esitano molti a sostenere che le stesse grandi manovre non possano riuscire di efficace pratico insegnamento, non potendosi mai realizzare le condizioni vere del conflitto, abituandosi per tale modo le menti ad una artificiosità più dannosa che proficua alla educazione del pensiero direttivo ed alla soluzione dei problemi tattici o strategici, e che perciò le esercitazioni militari, terrestri o navali, non dovrebbero mirare alla soluzione diretta di questi problemi, bensì alla educazione ed allo sviluppo di tutte le energie che concorrono a costituire la virtù guerriera degli eserciti e delle armate.

Il beneficio e la necessità di tale educazione ed addestramento, specialmente cogli attuali ordinamenti militari, nei lunghi periodi della pace armata, non è disconosciuto da alcuno, ma il conseguimente di tale scopo può benissimo associarsi a quello dell'addestramento intellettuale dell'alta gerarchia militare alla soluzione dei pro-

blemi strategici.

È ben vero che queste soluzioni raramente verrebbero applicate in caso di guerra combattuta, per effetto di nuovi determinanti che nelle grandi manovre non si estrinse-cano, ma non è meno vero che la mente direttiva prima di risolvere deve avere studiata la situazione per quanto glielo consentono le circostanze della guerra, determinata la soluzione razionale, tecnica e scientifica, che da quella dovrebbe derivare, per decidere poi se si debba o non debba ed in quale misura si possa violarla, in virtù di quelle energie che solo in guerra, e non nelle grandi manovre, trovano ragione di esplicarsi.

La soluzione tecnica e scientifica che può e deve applicarsi nelle esercitazioni deve pur sempre precedere, anche in guerra, la risoluzione di un comandante in capo; la quale divergerà da quella razionale quanto lo consentono i fattori trascen-

dentali che si manifestano nel confiitto.

Questo concetto così sinteticamente espresso da Napoleone, e già precedentemente riportato, giustifica le conclusioni seguenti:

1º In tutte le scienze razionali od applicate la teoria ha per fine la soluzione di

problemi;

2º La facilità di mettere in equazione i dati di un problema è prerogativa intellettuale, ma è grandemente agevolata dalla pratica che consente talvolta la soluzione mentale, quasi intuitiva di complesse questioni; 3º In tutte le scienze, ma in quelle d'applicazione specialmente, i dati dei problemi, come le situazioni militari, differiscono sempre fra loro, ma l'esattezza della soluzione dipende sempre dalla facoltà di mettere bene in equazione i dati del problema;

4º Lo studio storico della guerra, nella sua parte tecnica e scientifica, è vasto campo di esercitazione alla soluzione dei problemi militari quando l'insegnamento o la meditazione sia rivolta a tale scopo;

5° Lo studio storico non solo apre il campo delle soluzioni razionali, in base ad elementi commensurabili, ma consente di esaminare per quali vie, con quali mezzi, con quanto successo fosse e sia possibile allontanarsi da esse:

6º Le grandi esercitazioni, durante i periodi di pace, non solo debbono essere considerate come funzione ginnica delle virtù militari, ma anche come mezzo efficace di addestramento mentale alla soluzione razionale dei problemi tattici e strategici;

7º Durante i periodi di lunga intermittenza fra le guerre, finché il si vis pacem para bellum sarà legge di esistenza politica, lo studio della storia militare e le grandi manovre, uniche fonti di addestramento mentale, debbono essere oggetto di costante sollecitudine. Per tali ragioni ci sia lecito unire le nostre alle esortazioni del Perrucchetti e del Mesturini, onde sia dato il maggiore sviluppo, compatibile colle condizioni del bilancio, alle grandi manovre combinate fra l'esercito e la flotta, e venga istituita una cattedra di storia militare navale in modo che da quelle e da questa possa sperarsi, a complemento del tecnicismo, il quale come asserisce il Mahan ha indebitamente distratta l'attenzione degli ufficiali dallo studio della condotta della guerra che ad essi principalmente compete, una efficace educazione della mente alla soluzione dei grandi problemi. Esposte le ragioni che giustificano e determinano il metodo generale da preferirsi, nelle condizioni presenti, negli studii razionali ed applicati della strategia navale, prima di procedere alla ricerca degl'insegnamenti razionali che derivano dai periodi storici precedenti ci sembra opportuno, seguendo il sistema moderno adottato dagli scrittori di storia generale, di esaminare in quale misura le condizioni fisiche, geografiche, etniche, politiche siano concorse, e debbano concorrere per determinare la capacità e la vitalità militare marittima di uno Stato.

L'esame dell'influenza che le leggi fisiche climatologiche, topografiche, geografiche, ecc., esercitano sull'ordinamento sociale e sullo sviluppo politico di un popolo non fece che assai tardi capolino nella storia.

Il metodo storico espositivo puro e semplice, che nello spirito del paganesimo trovava la sua piena sanzione, mantenne incontrastato il dominio finché il cristianesimo non gli oppose con Sant'Agostino, e più tardi con Bossuet, collo Schlegel ed occasionalmente anche nel Vico il concetto teologico, seguito a breve intervallo dal metodo metaflsico che col Vico, coll'Herder, coll' Hegel, per non ricordare che i sommi, rivelò la sublime vigoria della mente speculativa.

La storia scientifica al principio del XVIII secolo non aveva ancora spiegato il suo labaro, ma la riflessione flosofica che in Erodoto, in Senofonte appena appena si accenna, già si rivela più severa in Tucidide, indagatrice più minuziosa in Polibio, più autocratica in Cesare, più sentenziosa in Tito Livio, più virile in Tacito, più dogmatica con Agostino da Tagasta, più scettica e penetrante in Machiavelli, più lussureggiante in Montesquieu, più scaltra e mordace con Voltaire, più rigida ed intransigente con Federico II, più sapiente ed umana in quasi tutti gli storici del periodo metafisico. La riflessione filosofica ha quindi seguito la sua curva evolutiva, procedendo da consi-

derazioni superficiali e spontanee ad altre sempre più larghe, sempre più penetranti, sempre più meditative e sapienti, mantenendosi però quasi costantemente nel circuito dei fenomeni intellettuali e morali; per modo che l'Hegel non distingue che tre metodi di trattare la storia, cioè: *a)* la fonte storica; *b)* la storia riflessa; *c)* la storia filosofica, non essendosi ancora affermato il metodo scientifico.

Le condizioni militari e civili, l'indole delle istituzioni, la vigoria dello Stato, le fazioni, le rivalità politiche, gl'intrighi di gabinetto, la coltura intellettuale, l'educazione morale, la religione, l'arte, la produttività e la ricchezza del paese, le risorse commerciali, la capacità di resistenza e via via, allargano e consolidano sempre più la base della storia, la quale per tale modo getta le sue radici procedendo gradualmente dagli strati superficiali a quelli più compatti e profondi.

L'influenza delle cause fisiche, metereologiche, geografiche sulla etnologia e per essa nella storia generale, non fu argomento di riflessione filosofica se non dopo la

prevalenza del concetto storico razionale e scientifico.

Finché la storia era considerata come un fenomeno eroico, teologico, metafisico, l'influenza dei fattori *fisici* non trovava modo e ragione di manifestarsi, troppo esigua dovendo parere ai sacerdoti di Clio la sua funzione in paragone di quella del Fato, della Provvidenza, dell'Idea per essere presa in considerazione; onde soltanto dopo che Leonardo da Vinci, Giordano Bruno, F. Bacone, ¹⁹ Cartesio, riprendendo l'opera di Epicuro e di Lucrezio, ebbero gettate le fondamenta del *razionalismo* ed il Comte quelle del *posititvismo*, l'importanza della finzione fisica nella storia andò sempre più accentuandosi, e divenne col Buckle, col Hättner, col Du Bois-Reymond, col Marselli la pietra angolare della storia scientifica.

La civiltà non possiede ancora oggidì un'opera di storia generale svolta con metodo scientifico, procedente, cioè, dalla ragione fisica e geografica a quella fisiologica ed etnica, da questa a quella psichica, dalle quali dipende l'origine, lo sviluppo,

l'evoluzione di un popolo o dell'umanità nella storia.

Il Cantù, così benemerito della civiltà per la grande opera storica compiuta, assumendo come principio che la civiltà ha preceduto lo stato selvaggio, ha ricacciata la storia nel periodo teologico con immenso rammarico di quanti videro così grande dottrina rivolta a così retrivo ed ingannevole fine.

Le precedenti considerazioni, alquanto digressive, tendono a mettere in evidenza il processo evolutivo del metodo storico ed a giustificare le conclusioni seguenti:

1º Il metodo razionale e scientifico essendo un fenomeno del positivismo filosofico non venne applicato alla storia sistematicamente prima del XIX secolo;

2º Gli storici antichi e quelli del periodo teologico considerarono la storia come un fenomeno subordinato a determinanti politici e morali, ma governato da cause trascendentali;

3° Gli storici metafisici senza escludere la trascendentalità delle cause prime, la cui influenza rimane allo stato potenziale, considerarono la storia come un fenomeno

¹⁹ W. Draper, nella sua *Storia dello sriluppo intellettuale in Europa*, proferisce un assai severo giudizio contro Lord Bacon, asserendo che egli non è giunto a nulla di veramente grande in pratica, e che quanto più si esaminano i suoi scritti tanto meno lo si trova degno della immensa riputazione di cui gode tuttavia, mentre invece concede a Giordano Bruno una assai più efficace inflenza sul movimento intellettuale (Nota di D.B.).

governato da forme mentali, dotate di vitalità metafisica, onde l'Ente, l'Idea, la Nozione, la Natura divennero le attività dominanti nella storia;

4º L'influenza dei determinanti fisici, geografici, etnici, ecc., che non aveva ragione di manifestarsi, se non occasionalmente, nella storia espositiva e teologica, si accenna col metodo metafisico, specialmente nell'Hegel e nell'Herder senza però profanare l'olimpo degli enti metafisici;

5º Il metodo scientifico che respinge le causalità trascendentali e metafisiche non venne fino ad ora applicato che allo studio di storie speciali, immenso essendo il

compito di una storia generale scientifica;

6º La storia generale navale, assai meno di tutte le altre specialità storiche, ha partecipato al movimento evolutivo della riflessione filosofica e scientifica, ed anche nelle più recenti pubblicazioni del Du Sein, del Randaccio, del Vecchi non si riscontrano che considerazioni fortuite e superficiali sulle cause determinanti l'origine, lo

sviluppo, la decadenza delle grandi marinerie;

7º La critica storica essendosi sempre circoscritta nel campo politico e morale non suggeriva agli scrittori militari la necessità di una dottrina strategica, e questa essendo figlia della Rivoluzione e dell'Impero non poteva fornire agli storici un più vasto orizzonte, onde la reciprocità della storia sugli stadii militari, e di questi su quella, spiega e giustifica la lenta evoluzione del metodo storico e la recente genesi della

dottrina strategica.

Lo studio della strategia navale non sarebbe efficace e completo ove si trascurasse di prendere ad esame i fattori principali che concorsero, e concorreranno in avvenire, a determinare la vitalità delle marinerie militari, e ciò tanto più quando si consideri che la condotta delle operazioni di guerra è la più evidente ed esatta misura della potenzialità marittima di uno Stato, e che i determinanti di questa potenzialità sono assai meglio classificabili ed assai più evidenti di quanto lo siano quelli della vitalità e della potenza militare degli Stati precipuamente territoriali. Per tali ragioni ci accingiamo a questo compito, convinti di fare opera assai imperfetta per la novità del tema e l'esiguità delle forze, confidando però assai più che in queste in quella indulgenza che è conforto agli uomini di buona volontà.

Il metodo razionale e positivo consiglierebbe di procedere dallo studio analitico delle principali marinerie storiche alla determinazione delle cause efficienti della loro genesi, vitalità e decadenza, classificandole in ordine alla loro successiva manifesta-

zione ed alla graduale influenza.

Tale metodo però, se indispensabile allo studio storico, non sarebbe, per necessità di sviluppo analitico, compatibile coll'indole di questo saggio di strategia navale, onde supporremo il lavoro storico analitico precedentemente compiuto, e per esso già determinate le cause efficienti della potenzialità militare marittima, limitandoci a dimostrare la loro reale influenza sulle antiche marinerie per procedere poi ad una succinta applicazione alle marinerie moderne e future.

II.

Lo studio storico delle grandi marinerie del passato, per quanto imperfetto, permette di classificare le cause efficienti della loro origine, vitalità e decadenza nell'ordine seguente:

1º La climatologia;

2º La geografia militare;

3º La geografia politica;

4° La topografia militare;

5° La posizione della capitale;

6º Gli elementi della industria marittima;

7º Gli elementi della ricchezza;

8° L'etnologia;

9° L'ordinamento politici;

10° La civiltà.

Tutte queste cause concorsero e concorreranno in varia misura a determinare la potenzialità marittima di uno Stato, la quale tanto più sarà duratura e dominante quanto più naturale ed intensa sarà la correlazione delle cause determinanti, e militarmente perfetta la loro funzione.

Giova quindi determinare le condizioni di questa perfettibilità prima di esaminare la naturale od artificiosa correlazione dei fattori di potenzialità presso le antiche e le moderne marinerie. Avvertiremo anzitutto che le prime sei cause sopra enunciate sono principalmente genetiche, poiché per esse soltanto può avere origine una nazione marittima, che tutte le cause debbono concorrere ad assicurarle una lunga e vigorosa preponderanza, che infine dalle quattro ultime cause, per la corruzione cui vanno soggette, dipende precipuamente la sua decadenza, specialmente quando la genesi sia stata artificiosa o fittizia.

La climatologia benché indispensabile alla formazione ed allo sviluppo di qualsiasi organismo non rivela la sua influenza in modo così evidente da poterne classificare le graduali manifestazioni per la vastità del campo in cui essa si estrinseca, tanto nautico quanto sociale.

La salubrità e la mitezza del clima, le buone ed equilibrate condizioni metereologiche, se sono quasi indispensabili ad assicurare la vitalità della gestazione marinaresca, non sono certamente superflue alla vigoria del successivo sviluppo, che per esse può agevolmente elevarsi ad un alto grado di potenzialità, senza la cooperazione o l'incentivo di altri fattori che generalmente sono prerogative di un più vigoroso e consolidato ordinamento politico.

Si può quindi stabilire che le buone condizioni climatologiche sono propizie ad una facile gestazione, favoriscono lo sviluppo degli organismi rudimentali, consentono una continuità di funzione economicamente e tecnicamente vantaggiosa, una grande stabilità di equilibrio ed una preziosa economia di tutte quelle energie fisiche, intellettuali, morali, politiche che lentamente si formano e difficilmente compensano, senza grave esaurimento, la dannosa influenza di una cattiva climatologia.

Il bacino Mediterraneo salvo eccezionali influenze malariche, che non consentirono l'utilizzazione degli altri fattori fisici della genesi navale, fu ed è tuttavia più
degli altri bacini idrografici propizio alla economica gestazione ed al naturale sviluppo degli organismi marittimi. Mentre le marinerie mediterranee, piratiche più che
militari, poterono sorgere, svilupparsi, costituirsi rapidamente e senza difficoltà quando assai rozzo e rudimentale era ancora l'ordinamento civile e politico ed appena
bambina ogni industria marittima, le marinerie nordiche ed oceaniche, non tenendo
conto di quelle preistoriche, o non riuscirono a trionfare degli ostacoli climatologici,

od ebbero un periodo di gestazione così lungo e precario sufficiente ad attestare l'enorme influenza di quegli ostacoli sullo sviluppo degli organismi marittimi.

È superfluo avvertire che questa dannosa influenza tanto più duramente s'impone quanto meno attivi e potenti sono gli altri fattori della vitalità marinaresca, ma non è forse inopportuno mettere in evidenza ciò che troppo spesso si trascura, l'importanza che tuttavia esercita la funzione climatologica sulle marinerie moderne.

Ogni lotta risolvendosi in consumo d'energia, quella navale non può sottrarsi alla legge matematica, e perciò essa assorbe sempre un equivalente di ricchezza nazionale, sotto svariatissime forme, che potrebbe in migliori condizioni climatologiche direttamente impiegarsi all'incremento dei mezzi potenziali.

I climi nordici, per una infinità di ragioni, sono meno favorevoli alla economia ed alla equilibrata continuità del lavoro industriale e perciò la marineria, considerata come industria, a parità di altre condizioni, assorbe un più grande equivalente di energia nazionale ed è soggetta a più frequenti ed intense perturbazioni di quelle marinerie favorite da migliori condizioni climatologiche.

È però necessario avvertire che questo maggiore equivalente di energia e di ricchezza non va interamente perduto, poiché una parte si trasforma in una vigoria morale e marinaresca che può elevarsi, quando l'organizzazione lo consenta, ad un grande valore militare. Ciò però non avviene che nei periodi di vigoroso sviluppo e non mai in quelli iniziali, che sono invece destinati a preparare colla selezione più vigorosi elementi di potenzialità marittima, la cui utilizzazione dipende dalla perfettibilità di cui è suscettibile l'organismo dello Stato.

Considerata militarmente la climatologia ha un carattere tanto più difensivo quanto più si manifesta dominatrice delle umane energie, quanto più rudimentale è lo sviluppo marittimo e quanto, meno perfetto è l'organismo dello Stato.

La preponderanza difensiva persiste anche quando, per l'intervento di altri fattori, l'espansione marittima promuove le attitudini offensive, e queste non divengono preponderanti se non quando l'incremento degli altri fattori della potenzialità marittima permette di dominare l'influenza, già così prevalente, della climatologia.

La Storia delle marinerie nordiche, quella dell'Inghilterra specialmente, afferma-

no le conclusioni seguenti:

1º La climatologia esercita specialmente la sua influenza nel periodo iniziale di gestazione;

2° Se la climatologia è cattiva, la genesi militare marittima è sempre lenta, trava-

gliata, assai spesso abortiva;

3º L'influenza della climatologia, per l'azione che essa esercita su tutte le funzioni umane, domina anche i periodi iniziali dello sviluppo, né mai cessa interamente, anche quando gli altri fattori della potenzialità dominano la situazione;

4º Durante i periodi di conflagrazione politica e di conflitto militare, specialmente se di lunga durata, l'influenza della climatologia tende a preponderare su quella degli altri fattori, rimanendo quella immutabile, le altre soggette ad intense perturbazioni;

5º La climatologia propizia alla genesi ed allo sviluppo degli elementi marittimi non favorisce, colla selezione, lo sviluppo delle principali energie che costituiscono la virtù militare;

6º Le difficoltà della genesi e dello sviluppo iniziale difficilmente si superano; a superarle devono intervenire altri fattori di potenzialità e specialmente la vigoria

dello Stato, ma superate che siano per esse rimane condensato allo stato latente un grande equivalente di energia nazionale;

7º La facilità della genesi e degli sviluppi iniziali, non propizia alla condensazione delle virtù militari, esige che si provveda a renderne meno pericolosa la mancanza, colla educazione militare e colla vigoria costante dello Stato:

8º La climatologia è funzione essenzialmente difensiva; anche nelle migliori condizioni non cessa di far sentire la sua influenza; se le condizioni sono difficili o pessime, essa tende a dominare quasi esclusivamente la situazione militare;

9º Alla climatologia, quasi sempre si accorda una importanza assai minore di quella che essa eserciti realmente sulla potenzialità militare e sullo sviluppo dei conflitti marittimi:

10° Una esatta conoscenza delle condizioni climatologiche, in tutte le loro efficacità marittime, è indispensabile alla condotta delleoperazioni di guerra, e l'averle trascurate o troppo scarsamente apprezzate fu causa dei più colossali disastri e delle più inattese delusioni.

La geografia fisica militare marittima esercita anch'essa la sua influenza, tanto sul periodo di gestazione quanto su quello del successivo sviluppo, ma forse più intensamente su questo che su quello ed in generale in un modo più riflesso che diretto, per la sua più intensa correlazione cogli altri fattori della potenzialità.

Questa influenza fu generalmente accennata dagli scrittori marittimi e spesso le si vede attribuito una grande efficacia, più complessa e generica anziché distinta e speciale, facendo sempre difetto un'analisi accurata che dimostri la sua azione diretta sull'organismo marittimo.

Ciò indusse ad attribuire alla geografia fisica una influenza che un esame più esatto consiglia di attribuire in gran parte ad altri fattori della potenza marittima. Il Mahan stesso che più degli altri storici navali ha preso in esame i fattori fisici e geografici delia potenzialità navale, non accenna quasi mai alla climatologia, e se talvolta prende ad esaminare l'influenza geografica, quella per esempio delle isole mediterranee, non è già per determinare i caratteri potenziali marittimi della insularità bensì la loro importanza strategica nei periodi di completo sviluppo; ciò che è giustificato però dallo scopo storico e non esclusivamente militare di un'opera circoscritta ad un breve periodo navale di ben determinato sviluppo. Lo scopo di questo nostro studio, essenzialmente strategico, esige invece una ben definita separazione delle funzioni, in base alla loro influenza diretta e non riflessa, onde procureremo di distinguere quegli elementi di potenzialità che alla geografia militare marittima specialmente appartengono.

La geografia fisica, non quella politica, per essere un fattore di *potenzialità* marittima, dovrebbe essere tale da soddisfare alle due condizioni seguenti:

1º Rendere difficile la violabilità territoriale, e l'occupazione del suolo per mezzo di efficaci elementi disgiuntivi che siano ostacolo alle grandi invasioni straniere;

2º Rivolgere verso il mare tutte le energie interne capaci di espansione.

La struttura geografica insulare è teoricamente quella che meglio soddisfa ad entrambi questi requisiti, quando però siano soddisfatte talune condizionalità, spesso fra loro incompatibili, dalle quali dipende appunto il conseguimento dello scopo, fra le quali primeggiano le seguenti:

1° Che le energie interne siano sufficienti a duratura espansione;

2º Che la situazione geografica favorisca tanto l'inviolabilità territoriale quanto l'espansione marittima;

3º Che la struttura geografica dell'isola non sia di eccessivo ostacolo all'unità

espansiva dello Stato, col favorire il frazionamento territoriale.

La prima di queste condizioni è difensivamente ed offensivamente indispensabile alla genesi ed all'iniziale sviluppo di una potenza marittima. Essa esige pertanto una densità di popolazione proporzionata allo sviluppo territoriale e costiero, ed un incremento di densità sufficiente alla esterna espansione. Essa esige ancora, specialmente nei periodi di gestazione, ma anche in quelli di successivo sviluppo, una produzione agricola, pastorizia, venaria, pescatoria sufficiente nelle prime necessità della esistenza, non tanta però da indebolire la tensione espansiva. Egli è ben vero che le grandi invasioni territoriali, furono assai spesso dovute ad insufficiente produzione od eccezionali carestie, ma l'importanza di quelle invasioni attesta un precedente periodo di produttività sufficiente alla esistenza, ed in ogni caso le invasioni marittime di qualche importanza, anche quelle dell'epoca leggendaria, furono quasi sempre dovute alla espansività naturalmente svoltasi in base agli elementi primi della esistenza. Esempi storici di questo naturale sviluppo della espansività marittima non mancano, e basterebbe ricordare la genesi delle marinerie elleniche, di quelle puniche, di quelle sicule, e fra le moderne la genesi di quelle nordiche, la danese e la britannica specialmente. Non potrebbe però tacersi che in taluni casi l'espansione non fu il fenomeno naturale dell'eccedenza genetica della specie sulla produttività del suolo, ma bensì un fenomeno artificiale di condensazione umana, dovuto a cause politiche, che doveva necessariamente risolversi in una conseguente espansività, dalla quale derivarono poi i mezzi d'esistenza. Genova e Venezia offrono esempio di due Stati che sorsero a grande potenza marittima quantunque localmente privi dei mezzi di esistenza. È necessario avvertire però che non erano Stati insulari, che perciò non è interamente ad essi applicabile la condizionalità dei mezzi d'esistenza, poiché gli elementi disgiuntivi che li separavano dall'attiguo continente se ebbero difensivamente un grande valore, non impedivano un facile e continuo scambio commerciale, sufficiente ad assicurare l'esistenza nei periodi di pace, e per essi, la virtù della preveggenza, di Stato, anche nei periodi delle guerre. Ciò non pertanto gravi strettezze e carestie si rinnovarono spesso e compromisero, specialmente nel 1270, pei moti popolari che ne seguirono, la sicurezza dello Stato. Anche oggidì la più grande potenza marittima del mondo, in caso di una lunga guerra che compromettesse il suo dominio oceanico potrebbe soggiacere a così grave minaccia, onde si può concludere:

1º Che un sufficiente equilibrio fra l'incremento della popolazione e del dominio ed i mezzi di esistenza è indispensabile allo sviluppo naturale della espansività;

2º Che l'espansione fittizia, dovuta a rapidi addensamenti di popolazione od a sistemi di ordinamento colonico, è sempre una base assai meno stabile e duratura di quella naturale;

3º Che alla imperfezione della espansività fittizia deve supplirsi con continue artificiosità che assorbono un equivalente di interne energie, cui solo la vigoria dello

Stato può provvedere in modo equilibrato e continuo;

4º Che la tensione espansiva di uno Stato insulare per essere duratura e continua, più di quella di uno Stato peninsulare, deve avere per base una non troppo variabile quantità dei mezzi di esistenza;

5º Che la forma insulare se troppo esigua mal si presta ad efficace e duratura espansione, se troppo vasta mal si adatta alla unità della tensione espansiva e che

perciò il carattere della insularità deve soddisfare alla doppia condizione della inten-

sità e della unità espansiva.

La seconda delle condizioni sopra enunciate riguarda la situazione geografica per quanto essa influisce sulla inviolabilità territoriale e sulla espansione marittima. È assai difficile determinare quali circostanze permettano il conseguimento di questo duplice scopo.

L'inviolabilità del territorio esigerebbe una grande efficacia di elementi disgiuntivi la quale tornerebbe dannosa alla espansione delle interne energie. È inoltre necessario avvertire che col rinnovamento navale varia moltissimo il valore di un elemento disgiuntivo, onde riesce impossibile determinarne il limite di efficacità che nella

nostra ipotesi insulare deve essere uno spazio più o meno grande di mare.

Se si eccettua la disgiunzione oceanica, nessun'altra fu mai sufficiente, per il passato, a tutelare l'inviolabilità territoriale ed anche quella, durante il periodo velico, sarebbe stata troppo scarsa, non solo contro spedizioni coloniali, ma ben anche contro grandi invasioni militari se concesse dalla situazione politica, come lo dimostra la continuità del dominio oltre oceanico dell'Europa.

Benché l'elemento disgiuntivo non sia ostacolo assoluto, esso ha però sempre un valore relativo, poiché costringe alla specialità dei mezzi d'invasione, alla determinazione di circostanze di tempo e di luogo, alla necessità di una sicurezza nautico-milita-

re che debbono portare la loro influenza sui risultati delle invasioni marittime.

Considerato difensivamente l'elemento disgiuntivo dovrebbe soddisfare almeno alla condizione di impedire, come i grandi fiumi, la continuità e la subitaneità dei contatti, e perciò avere una estensione che, senza essere dannosa alla espansione, consenta una qualche capacità difensiva.

Quale limite concreto assegnare a questa estensione?

Il Mahan espose in proposito alcune idee che possono giovare alla soluzione del

quesito, e che perciò trascriviamo dal testo (cap. III).

«La brevità delle comunicazioni fra terra e terra rende le invasioni comparativamente facili. Nessuna flotta, per quanto potente, può con certezza arrestare una invasione che richiegga soltanto una corsa notturna, la quale può compiersi con piccoli scafi od imbarcazioni invece di essere concentrata in più grandi navi. Col crescere della disgiunzione l'influenza del potere navale si manifesta».

Benché gli esempi storici addotti dall'illustre scrittore non affermino irrefutabilmente il suo giudizio, ciò non pertanto ci sembra ragionevole assegnare come limite sufficiente di disgiunzione un tratto di mare che escluda l'impiego dei piccoli scafi e richiegga una traversata di dodici ore e una velocità compatibile col naviglio di trasporto impiegato nelle grandi invasioni marittime.

L'efficacia di questo elemento disgiuntivo, assai più che nel suo valore assoluto, risiede nella unità del metodo difensivo e della condotta delle operazioni di guerra. in relazione cogli altri elementi idrografici e topografici che concorrono a determinare la capacità difensiva delle frontiere marittime.

Considerata quindi difensivamente la posizione geografica insulare per la grande vulnerabilità costiera che essa consente, ad onta della unità di metodo difensivo che provoca, è piuttosto un fattore di debolezza che di potenza specialmente nei periodi di gestazione e di iniziale sviluppo dell'organismo marittimo.

Infatti la storia ci dimostra come nessuna isola del Mediterraneo per quanto favorita da altri elementi di potenzialità, poté mai sorgere e mantenersi lungamente dominante sul mare, in causa della grande vulnerabilità cui furono soggette. L'Elba, la Corsica, la Sardegna, la Sicilia, Candia, Cipro, Rodi, ecc., non ebbero mai un duraturo dominio marittimo, onde devesi concludere che la posizione insulare, e quella spiccatamente peninsulare, ritraggono tutto il loro valore dalla potenzialità dei loro mezzi di espansione e di offesa. La stessa Inghilterra finché non poté assumere risolutamente l'offensiva fu soggetta a numerose invasioni che si sarebbero rinnovate anche dopo il quindicesimo secolo, se, a differenza delle isole mediterranee, la sua interna struttura non avesse facilmente consentito l'unità dello Stato e la fusione delle energie espansive, come più tardi vedremo.

Possiamo dunque concludere che la posizione geografica di un'isola o di una bene determinata penisola non ha difensivamente alcun valore assoluto; che il suo valore relativo dipende dalla sua correlazione colle funzioni climatologiche, idrografiche, topografiche, aventi carattere specialmente difensivo, e dalla loro maggiore o

minore attitudine ad una unità di sistema, tendente a vigorosa offensiva.

La posizione geografica considerata offensivamente, in virtù della capacità espansiva, sia essa piratica, militare o mercantile, dovrebbe essere tale da dominare efficacemente in modo continuo un determinato bacino idrografico, la cui ampiezza non ecceda i limiti della mobilità e della autonomia dei mezzi offensivi.

La posizione centrale rispetto un bacino idrografico, o quella sbarrante uno stretto sono offensivamente le migliori, ma per le ragioni sovra esposte, quasi sempre

la loro eccessiva vulnerabilità non consente un duraturo dominio.

Questa incompatibilità fra i due principali fattori della potenzialità marittima, dovuta alla posizione geografica, spiega l'incapacità, storicamente dimostrata, delle migliori posizioni insulari o peninsulari a mantenere il loro dominio ed elevarsi ad un alto grado di marittima potenzialità, quando l'eccezionale concorso di tutti gli altri fattori della potenza offensiva non abbia modo di facilmente determinarsi. Si può quindi stabilire:

1º La posizione geografica non ha marittimamente un efficace valore difensivo, ma solamente offensivo;

2º Questo valore fu male apprezzato ed esagerato dagli storici, attribuendo al mare una efficacia disgiuntiva che dimostrammo insufficiente, da sola, a tutelare anche nelle epoche leggendarie, l'inviolabilità territoriale;

3º La forma insulare, quantunque teoricamente la più favorevole alla potenzialità marittima, per le ragioni esposte e per quelle che seguiranno, si dimostra storicamente così imperfetta da escludere la possibilità di un duraturo dominio senza l'eccezionale concorso di tutti gli altri fattori della preponderanza offensiva;

4° La forma peninsulare, quanto più s'avvicina a quella insulare tanto più partecipa delle sue prerogative, offensivamente efficaci e difensivamente imperfette;

5º La posizione geografica quanto più ha dominio marittimo tanto più si rivela teoricamente sfavorevole al lento e graduale sviluppo di quelle energie che sono la sostanza della espansione e del dominio navale, donde ne deriva una perturbazione ed una instabilità che si risolve in continuo avvicendamento di propizia ed avversa fortuna.

La terza condizione sopraenunciata riguarda la geografia fisica militare marittima per quanto si riferisce alla interna struttura di un paese avente una configurazione geografica sufficientemente delineata dagli esterni elementi disgiuntivi. L'interna struttura, l'orografica specialmente, dovrebbe essere tale da non frapporre gravi e numerosi ostacoli alla unità marittima dello Stato ed alla solidarietà delle energie espansive.

Codesti ostacoli sono difficilmente superabili durante i periodi di gestazione e di rudimentale sviluppo, ma anche durante i periodi di maggiore dominio essi non cessano di esercitare una dannosa influenza che non sempre può essere vinta dalla vigoria dello Stato, e che sempre si accentua nei periodi delle conflagrazioni politiche, o dei conflitti militari, ma specialmente navali, per la tendenza centrifuga che hanno le energie espansive.

Questa funzione geografica della potenzialità marittima fu quasi sempre trascurata dagli storici attribuendone le conseguenze più alla politica che alle leggi della natura.

Chi può valutare l'equivalente di energia nazionale rappresentato dal mare d'Irlanda, od anche soltanto dalla esigua catena dei Cheviot, o dal corso della Clyde? Chi potrebbe valutare l'influenza che in avvenire eserciterà l'elemento disgiuntivo che separa le due isole del Regno Unito?

Quanta parte di energia nazionale poteva e potrebbe divenire espansiva se l'Irlanda fosse fisicamente unita all'Inghilterra o semplicemente separata dal corso di un fiume!

La Gran Bretagna è ciononpertanto fra i paesi insulari, quello che ha meno intensamente subìto gli effetti degli ostacoli geografici, perché appunto più facilmente superabili.

Le isole del Mediterraneo, eccettuata Malta, hanno strutture orografiche tali da escludere la possibilità di una vigorosa unità espansiva.

La Corsica, la Sardegna, la Sicilia, Candia, Cipro, Rodi, trascurando le minori che non avrebbero potuto sviluppare gli elementi della espansione, hanno tutte una orografia che non consente la correlazione delle energie localizzate alla periferia marittima.

In nessun periodo storico, anche quando per esterne influenze poté costituirsi l'unità politica, l'unità marittima poté mai determinarsi, né le disgregate energie poterono fondersi nei crogioli della dominazione straniera, come lo dimostra la storia della Sicilia e quella di Candia, delle quali isole l'interna orografia se fu baluardo alla libertà fu anche insuperabile ostacolo alla fusione delle energie ed alla grandezza marittima.

Ad evidenza maggiore dell'argomento in questione giova qui ricordare come la Repubblica di Venezia dopo l'acquisto di Candia da Bonifacio marchese di Monferrato, dopo l'occupazione e la militare spedizione da Venezia di tre successive colonie, secondo il sistema di Roma, mai ebbe intero il dominio dell'isola, mai colla forza giunse a dominare l'interno, e dopo diciott'anni di lotta continua contro pochi ribelli annidati fra i monti e guidati da Alessio Colergi, dovette la tranquillità del possesso alla temporanea menomazione della sua sovranità, condivisa se non in apparenza, certo in realtà, col condottiero ribelle.

L'importanza della struttura orografica, più che nelle isole si dimostra evidente nella storia di due importanti penisole, il Peloponneso e la Danimarca, le cui condizioni interne differiscono completamente.

Il Peloponneso per la sua interna struttura montuosa non poté mai conseguire l'unità politica e marittima corrispondente alla sua unità geografica peninsulare se non per effetto di dominio straniero.

L'influenza orografica e cosiffattamente preponderante che durante il periodo greco, per oltre mille anni, i sei Stati peloponnesiaci, la Laconia, l'Argolide, la Messe-

nia, l'Elide, l'Acaia, la Corintia, escludendo l'Arcadia perché interna, la Sicionia perché di minima importanza storica, ad onta di lotte continue per conseguire il dominio territoriale e marittimo e di temporanee preponderanze, mai essi riuscirono a fondersi, e sempre rimasero, quando più quando meno, preponderanti od autonomi, finché la dominazione macedone prima, quella romana poi, quella mussulmana più tardi, interpolata da breve dominio della Veneta Repubblica rese effimera l'influenza orografica.

Anche quando la sovranità dello Stato s'impone e lungamente domina le forze della natura, non perciò queste si esauriscono, ma persistono in maggior o minor grado allo stato latente, ed ove le eventualità politiche, non peranco dall'equilibrio europeo interamente escluse, compromettessero l'integrità politica, le energie natu-

rali favorirebbero la dissociazione degli aggregati, non fusi, elementi.

Di questa possibilità di disgregamento, derivante da una difficile ed imperfetta fusione, deve tenere conto lo storico che deve giudicare gli eventi, quanto l'uomo di Stato che deve prepararli e dirigerli.

L'importanza della funzione geografica interna sullo sviluppo e grandezza degli Stati marittimi apparisce ancora, benché in opposto modo, dalla storia della Danimarca.

Considerata geograficamente ha essa una grande analogia di posizione, di forme, di grandezza colla Morea, ed ove la Fionia occupasse tutto lo spazio di mare interno compreso fra lo Schleswig, l'Holstein e le isole di Laaland e Seeland la somiglianza sarebbe quasi perfetta. Ma quanta differenza nella interna struttura! Non catene di montagne quasi inaccessibili, non nodi orografici dominanti, non valli strette e profonde, ma bensì una uniforme pianura, frastagliata da ampie insenature, solcata appena da una esilissima catena dorsale, compenetrata da mari interni, da piccoli e grandi laghi i quali se limitano l'estensione territoriale non sono certamente un efficace ostacolo alla unità politica e marittima.

Le origini storiche della Danimarca, benché la più antica delle tre corone scandinave, rimangono alquanto incerte, secondo il giudizio del Cantù, non tanto però che dalle istorie di Akenson e di Jornandés non si dimostri che la pirateria fosse fiorente prima del quinto secolo, e che la sovranità fosse divisa fra un numero assai grande di piccoli principi, ma che colla invasione scandinava questi disgregati reami fossero

fusi in un unico regno sotto la dinastia degli Estridi o dei Skioldunger.

L'invasione straniera creò verso il declinare del V secolo il regno danese presso a poco quale esso rimase fino al 1864, benché lo Schleswig e l'Holstein fossero piuttosto una aggregazione, anziché provincie integranti del regno; né le lotte dinastiche e le insurrezioni furono sufficienti a menomare lungamente l'unità dello Stato fondata su quella geografica.

Questa digressione tende a provare come il lungo ed eccezionale dominio del mare, piratico e militare, ad onta di molti ostacoli e della esiguità territoriale, fu specialmente dovuto alla mancanza di elementi disgiuntivi interni che fossero ostacolo alla unità politica, corrispondente a quella geografica ed alla unità della espansione marittima.

Se la penisola danese, ad onta della varietà etnica delle sue genti e dei conflitti che ne derivarono, fosse stata più grande, senza che ciò fosse danno alla unità politica del regno ed alla densità della popolazione, essa avrebbe certamente esercitato un dominio assai piu vasto e duraturo di quello che pure fu così sproporzionato alla eseguità del reame.

Altre e non scarse prove si potrebbero addurre a dimostrazione della influenza orografica interna sulla genesi e sviluppo degli Stati marittimi, ma quanto sopra fu esposto giustifica abbastanza le conclusioni seguenti:

1º Gli elementi disgiuntivi interni, se di grande efficacia, sono fattori negativi

della potenza marittima;

2º Questa negativa influenza sempre persiste, benché forse attenuata, quando

l'unita politica giunge a stabilirsi sulle basi geografiche;

3º L' unità politica corrispondente a quella geografica, quando esistono gravi disgiunzioni interne non crea l'unità espansiva marittima senza una grande preveggenza e vigoria dello Stato;

4º Gli elementi disgiuntivi orografici esercitano una influenza negativa assai più

grande, a parità di estensione, di quelli idrografici.

La geografia politica come quella fisica esercita la sua influenza sulla genesi e sviluppo degli Stati marittimi. Troppo eccederebbe i limiti di questo studio un'analisi rigorosa, come quelle precedenti, delle cause determinanti, né parrebbe indispensabile quando si consideri che gli storici e gli scrittori militari specialmente si sono assai più di questa che delle altre funzioni occupati.

Siccome però la geografia politica esercita marittimamente una influenza assai dissimile da quella territoriale, così non è possibile ammettere, senza qualche corret-

tivo, le nozioni militari che dallo studio di questa derivano.

Il contatto politico territoriale è condizione *sine qua non* della espansione e dei conflitti.

La geografia militare e politica degli Stati continentali si risolve quindi nel determinare le funzioni e gli equivalenti di potenzialità che trovansi quasi a contatto. L'intervento di lontane influenze non può escludersi, ma anche queste non si estrinsecano che attraverso agli elementi del contatto e questi perciò assumono un'importanza quasi esclusiva, onde il campo ed il metodo di esame è perfettamente determinato, come lo dimostra il Perrucchetti nei suoi appunti di geografia militare.

Il principio dei colossi circondati da pigmei, non ha marittimamente quel valore che la continentalità gli concede, e sul quale lo storico borghese orleanista ha fondato, a beneficio della Francia, la ragione storica della umanità, inaffiata dalle sue lagri-

me di coccodrillo.

Non è certamente possibile escludere in modo assoluto l'influenza della contiguità, poiché essa è sempre un fattore importante dei conflitti e delle espansioni, specialmente nei periodi di iniziale sviluppo, ma importa stabilire che il contatto o la contiguità hanno un'importanza marittima assai meno determinante di quella territoriale e che perciò i rapporti di potenzialità non sono vincolati che dalla mobilità delle flotte. Indipendentemente adunque dalla correlazione continentale e marittima, derivante da una imperfetta peninsularità o dai molteplici contatti territoriali, la geografia politica ha una influenza marittima assai diversa da quella continentale.

Il rapporto di potenzialità si stabilisce direttamente nello spazio senza vincolo di continuità, in base agli elementi potenziali della nazione marittima preponderante.

Questa preponderanza tende rapidamente a crescere e consolidarsi, finché non le facciano difetto gli elementi espansivi o la ragione politica non le sia di freno o di ostacolo.

La geografia politica è territorialmente un inerte sistema opposto alla espansione, poiché come avverte il Clausewitz, quasi sempre gli organismi tutti tendono alla

loro conservazione ed alla inalterabilità dell'equilibrio dinamico preesistente. Marittimamente invece l'inerzia è molto minore, la variabilità quasi l'essenza degli organismi, il vincolo di solidarietà meno efficace, ogni equilibrio molto più instabile donde ne deriva che la geografia politica è un fattore di potenzialità assai più favorevole alla espansione marittima che a quella territoriale, e ciò con una ragione iperbolica rispetto alla tensione espansiva.

L'importanza della geografia politica e la divergente influenza che essa esercita sui fattori della espansione territoriale e marittima esigerebbero un esame assai più sapiente ed analitico di quello che si riassume nelle precedenti considerazioni, ma per le avvertenze già fatte, e sopratutto perché la via lunga ci sospinge, riassumiamo la importante questione nei seguenti concetti:

1º La geografia politica territoriale esercita sugli avvenimenti un'influenza assai

più determinata e suscettibile di misura e di calcolo di quella marittima;

2º La geografia politica è territorialmente quasi sempre un freno se non un ostacolo alla espansione, mentre marittimamente ne è quasi sempre il più efficace incentivo;

3º La correlazione continentale e marittima nuoce, per l'influenza della geografia politica, alla tensione espansiva, vincolandola alla più inerte condizione della continentalità, creando un dualismo, più o meno intenso, ma sempre funesto;

4º L'indeterminazione, la discontinuità, la rapidità dei contatti nello spazio e nel tempo rendono l'equilibrio marittimo assai più facilmente ed estensivamente pertur-

babile di quello continentale;

5º L'organismo più perturbabile, essendo più soggetto alle influenze preponderanti, ne segue che la tensione espansiva, per la geografia politica e per tutte le altre cause concorrenti, tende ad elevarsi rapidamente a prodigiosa potenzialità;

6° Nessuna espansione continentale europea, se si escludono quelle barbariche, benché le une dalle altre incalzate e sopraffatte, ha potuto rapidamente imporre un

duraturo dominio di grande estensione e storica importanza;

7º La preponderanza marittima per la moltiplicità della sua azione nello spazio e nel tempo non può essere efficacemente frenata se non da un sistema di equilibrio, troppo spesso inefficace, fondato sulle alleanze;

8º Le alleanze marittime quando non furono cementate da interessi territoriali si rivelano storicamente assai precarie, e facilmente risolvibili o dominabili nei conflitti;

9º La rapidità e l'efficacia del dominio marittimo rifiutano i vincoli che derivano sempre da alleanze e solidarietà, onde una nazione dominante sui mari deve, quanto è possibile, mantenere l'esclusività del suo impero, proporzionando però la vastità del dominio alla sua capacità espansiva.

La topografia militare esercita sulla potenzialità marittima una funzione analoga a quella derivante dalla climatologia e perciò essenzialmente difensiva, mentre, come risulta dalla precedente analisi, la geografia militare e quella politica esercitano una funzione essenzialmente offensiva.

La determinazione dei caratteri difensivi degli elementi topografici od idrografici troppo diverge dallo scopo di questo studio, né potrebbe formarne argomento se non in quanto, per l'influenza sui sistemi difensivi, si collega colla strategia navale.

Questa determinazione avrà quindi luogo più tardi; ora importa soltanto esaminare se e quanto gli elementi difensivi possano giovare od impedire l'espansione marittima.

La capacità difensiva essendo sempre un importante fattore della potenzialità marittima, per la sua influenza sulla inviolabilità territoriale, e anche indirettamente un fattore di espansività per la tutela che essa esercita sulle energie espansive durante il periodo di gestazione o di raccoglimento. Ciò che importa però maggiormente nel nostro caso è di riconoscere se essa possa essere sempre, ed in quale misura, propizia alle varie attività della espansione marittima.

Codeste attività, che devono tendere alla espansione sotto forma piratica, milita-

re, commerciale devono essere favorite dalle seguenti condizioni principali:

1ª Idrografia interna che consenta l'addestramento militare e le operazioni mercantili;

2ª Idrografia esterna che non sia di ostacolo a tutte le operazioni nautiche di entrata, di uscita, di atterraggio, di piccolo e gran cabotaggio, e che consenta la facilità e la sicurezza dell'addestramento nautico militare.

La prima condizione difficilmente potrebbe essere soddisfatta da porti artificiali dominati dal cannone, nei limiti variabili della sua efficacia.

Questo dominio delle armi a distanza ha variato moltissimo, ma il principio nella sua generalità rimane immutabile, per quanto abbiano variato le condizioni di potenzialità marittima dipendenti da quelle idrografiche.

Alle necessità dell'addestramento militare e della sicurezza mercantile, potevano soddisfare durante il periodo remico anche i porti artificiali protetti esternamente dalle batterie dei moli, purché avessero uno specchio d'acqua interno sufficiente alle operazioni del traffico ed all'addestramento remico delle ciurme.

Quasi tutti i porti principali del Mediterraneo, più tardi soggetti al dominio del cannone, potevano soddisfare in sufficiente misura alla protezione della espansività

latente, senza il concorso di condizioni idrografiche esterne più protettrici.

Durante il periodo velico fino alla introduzione delle granate, per lo scarso e poco efficace impiego dei mortai, ma sopratutto per le condizioni nautiche respingenti dalla costa le navi, i porti artificiali, con una buona fronte verso il mare, continuarono ad essere una protezione sufficiente, sia riguardo alle esigenze del traffico, sia riguardo a quelle dell'addestramento degli equipaggi nel maneggio dell'apparecchio motore.

Questa sufficiente protezione, se esclude la necessità di una speciale efficacia topografica od idrografica, non esclude però che queste, entro certi limiti, abbiano sempre esercitato una influenza difensivamente quanto offensivamente benefica.

La storia marittima di Venezia ne è la prova più evidente, poiché la sua condizione idrografica interna ed esterna fu la base più salda, se non unica, di quel lungo dominio navale che nel tempo, escluse brevi intermittenze, non ha rivali e nello spazio non l'ebbe se non in forza di nuove condizioni contrastanti con quelle della sua origine e della sua grandezza.

La mancanza di qualunque protezione idrografica e topografica complementare non consentì alla marina fenicia, le cui basi di attività furono Sidone e Tiro, la possi-

bilità di lottare lungamente contro le greche marinerie.

Il lago di Eleusi e l'isola di Salamina consentirono alla marineria ateniese una capacità di addestramento e di espansione non dissimile benché forse inferiore, da quella che il lago di Trezene, l'isola Calauria e quelle del golfo Saronico concessero ad Argo, né dissimile da quella che i laghi interni di Cartagine e di Biserta concessero alla rivale di Roma.

È quindi logico concludere che le condizioni idrografiche o topografiche anche indipendentemente dalla loro efficacia difensiva, furono, entro certi limiti, un'efficace funzione di espansività, anche durante il periodo remico; che questa efficacia, se non crebbe, non venne però menomata durante il periodo velico, come lo dimostra la prevalente importanza acquistata da Tolone, da Cadice, da Lisbona, da Brest, da Portsmouth, da Copenhagen, da Amsterdam e da tutte le posizioni fluviali od estuarie sui porti artificiali direttamente vulnerabili dal mare.

Il periodo navale moderno rese anche più evidente l'influenza militare e commerciale degli specchi d'acqua interni protetti esternamente da efficaci elementi topografici ed idrografici, ed è su tale principio che l'ammiraglio Aube, ²⁰ esaminate le condizioni dei porti militari della Francia e delle principali nazioni europee, afferma la necessità della creazione di un porto militare a Rochefort, poiché, dice l'autore, bisogna assolutamente che in ogni tempo i nostri porti possano accogliere le nostre squadre e metterle al sicuro contro gli attacchi di viva forza e di sorpresa, sbarrando in modo assoluto l'accesso al nemico.

L'evoluzione verso l'interno delle posizioni militari si è andata, storicamente, sempre più accentuando, e se le posizioni commerciali non ne seguirono il movimento, ciò deve ascriversi alla maggiore difficoltà di spostamento di grandi interessi localizzati ed al lungo periodo di pace marittima non perturbato, dopo l'introduzione del vapore, da guerre navali di grande efficacia risolutiva.

La neghittosa fiducia generata nelle popolazioni dalle eccezionali evenienze marittime di questo secolo e le crescenti speranze di pace e di solidarietà fra le genti, nulla tolgono alla verità del principio, e l'evoluzione commerciale dovrebbe tener dietro a quella militare, se nuovi e lunghi periodi di conflagrazione europea potessero sorgere e gettassero nella bilancia della guerra, non già la spada di Brenno, bensì il Codice internazionale marittimo della giovine scuola francese.

Le posizioni interne pertanto tendono e tenderanno sempre più a prevalere su quelle troppo vulnerabili direttamente dal mare, poiché per esse solamente è possibile conseguire il doppio beneficio della preparazione e dell'addestramento militare e la sicurezza delle operazioni commerciali.

La seconda condizionalità topografica delle espansioni riguarda specialmente la idrografia costiera, per quanto essa influisce sulla facilità e sicurezza della navigazione e sull'addestramento nautico militare.

Troppo arduo e vasto compito sarebbe determinare in modo preciso e concreto le condizioni del più vantaggioso equilibrio difensivo ed offensivo dipendente dalla idrografia e topografia costiera, per le stesse ragioni che escludevano la possibilità di determinare il limite nello spazio di un elemento disgiuntivo geografico.

La conciliazione delle due opposte influenze dovrebbe logicamente avere una via di mezzo, a tracciare la quale potranno forse servire le considerazioni seguenti.

Le grandi marinerie del periodo remico non giovandosi difensivamente della protezione idrografica esterna, né questa potendo essere utile, ma più spesso danno-

²⁰ Th. Aube, *La guerre marittime et les ports militaires de la France*, 1882 (Nota di D.B.).

sa, all'addestramento nautico, non prescelsero mai posizioni che avessero esternamente zone poco favorevoli alla sicurezza delle navi. I grandi empori commerciali, vincolati dalla necessità della protezione militare immediata, sorsero tutti, esclusa Alessandria, in posizioni favorite dalle migliori condizioni idrografiche.

Alessandria però fu creazione fittizia in odio a Tiro del condottiero macedone, e ad onta di una idrografia abbastanza facile non raggiunse che assai tardi e lentamen-

te, sul declinare dell'Impero romano, la sua commerciale importanza.

Le grandi marinerie del periodo velico subirono, non prescelsero, per necessità difensive, il vincolo di posizioni interne idrograficamente protette, ma sempre rifuggirono dalle costiere che esternamente protette, come quelle francesi del golfo di Guascogna, quelle inglesi orientali fra le foci del Tamigi e del Tine, quelle della Zelandia, della Pomerania, non erano troppo propizie alle operazioni nautiche e militari delle flotte.

Le espansività commerciali, sotto il grande impulso degli interessi coloniali, se non furono ostruite dalle difficili condizioni idrografiche, sempre ne subirono la

restrittiva influenza.

Se meritamente il Tromp, il Witt, il Ruyter riuscirono a dominare in modo ammirevole quelle difficoltà nautiche, ciò non esclude che tale dominio commerciale o militare esigesse un grande equivalente di energie nazionali e un eccezionale impulso economico e politico, e che ad onta dei grandi sacrifici per partecipare alla sovranità marittima, questa fu quasi sempre più apparente che reale, rapidamente decadde, e i benefizi conseguiti furono troppo esigui, in rapporto alle energie impiegate e consunte.

I periodi navali del remo e della vela dimostrano la difficoltà grandissima, se non assoluta, di attivare l'espansione marittima attraverso una zona anche esigua di difficili condizioni idrografiche, e se il periodo del vapore, favorito da così lunga pace e sicurezza sul mare, non fosse sopravvenuto, si potrebbe affermare, senza troppa presunzione profetica, che le regioni coperte da difficile idrografiche non avrebbero mai potuto conseguire una supremazia navale ed una floridezza economica proporzionata alla grandezza degli impulsi e dei sacrifizi, e perciò l'idrografia esterna dovrebbe essere tuttavia considerata un fattore di grande influenza sulla potenzialità marittima degli Stati.

Il vapore però ha favorito le condizioni nautiche e l'espansività, rendendola facile anche attraverso a zone giudicate prima impraticabili, ma la mancanza di insegnamenti storici, dovuta al lungo periodo di pace marittima, non permette la determinazione concreta della influenza che in avvenire potrebbe esercitare l'idrografia esterna

sulla potenzialità degli Stati marittimi.

Questa influenza non può quindi essere oggi avvalorata da nessun dato storico,

e solamente la ragione militare può fornire apprezzamenti assai discutibili.

Tenendo conto delle varie forme che potrebbe assumere in avvenire la guerra marittima e specialmente la grande attitudine delle flotte moderne alla guerra costiera, la spiccata tendenza alla guerra di crociera e di corsa, la crescente importanza difensiva delle flottiglie torpediniere parrebbe di poter esprimere, non senza grande esitanza, i seguenti concetti:

1º La struttura topografica costiera, quando effiacemente difensiva, è più propi-

zia di una zona idrografica esterna alla espansione marittima;

2º La zona idrografica esterna se di esigua estensione e profondità, può raramente considerarsi un fattore difensivo ed è perciò una funzione occasionale e variabile della potenzialità;

3º La profondità della zona ha per limite necessario e sufficiente la distanza di bombardamento, comprendendo la profondità topografica coprente l'obbiettivo

principale;

4º Oltre questo limite la profondità della zona nella direzione del movimento di entrata e di uscita delle navi è superflua e quindi dannosa, ma lateralmente a tali direttrici del movimento essa dovrebbe aumentare in ragione della minore efficacia difensiva, terrestre e navale, che generalmente può estendersi dal centro alle ali;

5º La zona idrografica coprente il centro è perfetta quando segnali ed allinea-

menti artificiali ed amovibili sono indispensabili alla navigazione diurna;

6° La profondità e l'estensione della zona idrografica coprente non sono di ostacolo né di disturbo grave al movimento quando rimane nel limite necessario e sufficiente alla protezione militare e non esclude la possibilità del movimento notturno;

7º La possibile eventualità di futuri conflitti marittimi ed il crescente dominio dell'artiglieria navale nei bombardamenti permettono di attribuire, per l'influenza di caratteri topografici ed idrografici, una maggiore potenzialità a quella regione il cui litorale, o le varie parti appartenenti a distinti bacini, hanno una spiccata unità di carattere; che possiede specchi d'acqua interni opportunamente situati e sufficientemente protetti contro il crescente dominio del tiro, ed i cui emporii commerciali, indipendenti dalle piazze militari, non richieggono una forza navale vincolata alla loro protezione speciale.

Molti altri particolareggiati criteri di potenzialità potrebbero enunciarsi, precorrendo il compito futuro, ma quanto fu esposto soddisfa alla determinazione dei criteri di potenzialità, onde stimiamo opportuno procedere ad esaminare l'importanza

della funzione topografica nell'addestramento nautico militare.

Gli specchi d'acqua interni giovano, come fu dimostrato, ad una forma dell'addestramento militare, ma non sono quasi mai sufficienti a soddisfare le più vaste esigenze della pratica nautica ed a provocare lo sviluppo di tutte quelle virtù marinaresche che, integrate, costituiscono la forza morale.

Il periodo remico, prima della introduzione del cannone e delle galeazze, richiese ed ebbe specialmente un addestramento costiero, l'indole dell'organismo navale

rifuggendo da ogni conflitto col mare.

L'addestramento nautico di altura non era quindi che una forma secondaria, se

non superflua, della perfettibilità militare.

La guerra e la navigazione essendo costiere, anche l'addestramento nautico doveva soddisfare a questa quasi esclusiva esigenza del dominio navale.

La natura delle coste prossime ai centri di operazioni poteva essere varia ed

esercitare una variata influenza sull'addestramento marinaresco.

Le difficili condizioni idrografiche erano piuttosto causa di infortunii e di catastrofi anziché di efficacia ginnastica fisica e morale. Le costiere libere, sgombre di pericoli, provvedute di buoni ancoraggi, specialmente se poco dominate dalle traversie, non potevano estrinsecare dalla fibra umana quelle vibranti energie e quella tensione dell'intelletto indispensabili a formare le vittoriose marinerie. Migliori fra tutte per l'addestramento delle flotte militari erano quindi quelle topograficamente difficili ma idrograficamente facili, quali sarebbero le coste della Dalmazia, dell'Argolide, dell'Eolia, della Caria ed in generale gli arcipelaghi greci.

La supremazia fenicia, ed in gran parte anche la bizantina e la punica, fu indubbiamente dovuta alla fibra marinaresca delle genti anatoliche, come ad esse fu pure

dovuta la intermittente preponderanza turca e saracena. La supremazia greca deve in gran parte attribuirsi alla influenza topografica della sua costiera e degli arcipelaghi. Il dominio marittimo della Veneta Repubblica dovette gran parte della sua efficienza all'addestramento della marineria sulle costiere dell'Istria e della Dalmazia, dalle cui genti trasse spesso il miglior nerbo delle sue ciurme e del basso personale, ed il cui litoraneo possesso fu condizione di esistenza della gloriosa Repubblica.

Le altre marinerie del periodo remico, Genova esclusa, o non furono vere marinerie, come non lo fu quella di Roma durante le guerre puniche, o furono innestate sulle cespugliature di altre marinerie come quella di Roma imperiale, l'angioina, l'aragonese; o non ebbero che vita breve come la normanna e la pisana; fittizia come la rodia, la maltese, la pontificia; inattiva e languente come le marinerie di Francia, di

Toscana, d'Amalfi, d'Ancona, ecc., ecc.

Le vere e grandi marinerie ebbero quindi nella topografia costiera del bacino orientale del Mediterraneo, l'Adriatico compreso, un fattore di potenzialità che la natura non concesse al bacino occidentale. Genova, che lungamente lo dominò colla sua marineria, non poté giovarsi di favorevoli condizioni topografiche per l'addestramento continuo delle sue flotte, e questa eccezione potrebbe benissimo considerarsi non confermante la regola quando non si considerasse che Genova esercitò assai tardi un efficace dominio e controllo del mare, e questo in virtù di una marineria piuttosto di ventura che di Stato, per modo che il vigore direttivo e la sua continuità, derivanti dall'accentramento della proprietà e del comando quasi ereditario in poche famiglie, poteva compensare la mancanza dell'addestramento nautico costiero con altri fattori della potenza fisica e morale delle flotte. Il possesso della Corsica e quello parziale della Sardegna e delle Baleari, se non favoriva l'addestramento quanto quello della Dalmazia, sviluppava però in modo più vigoroso le energie marinaresche di altura, le quali, colla crescente aggregazione di galeazze alle flotte, tendevano verso il declinare del periodo remico a prevalere, come prevalsero nel periodo velico, sulle energie derivanti specialmente dall' addestramento costiero.

Per tali ragioni e per il fatto che la gloria della marineria genovese fu quasi esclusivo retaggio di una famiglia di condottieri navali, senza menomare le benemerenze patrie dei Grimaldi, dei Boccanegra, degli Embriaci, dei Cattaneo, dei Fregoso, dei Lercari, degli Assereto, dei Cafaro, degli Spinola, parrebbe di poter asserire che l'eccezione, se non conferma, non infirma la verità del principio che le opportune condizioni topografiche costiere sono una funzione importante dell' addestramento nauti-

co-militare.

Colla introduzione delle galeazze e più tardi delle navi nelle flotte, avviene la transizione del periodo propriamente remico a quello velico e perciò la prevalente influenza dell'addestramento di altura su quello costiero.

Le condizioni topografiche che favorivano questo diventano sempre più incompatibili colle esigenze delle navi a vela, e ciò che prima era una funzione di potenzialità tende a divenire trascurabile.

L'indole dell'addestramento si trasforma quasi completamente, ed i vecchi marinai si ricorderanno certamente quanto bassi nella estimazione dei marinai di altura fossero quelli di cabotaggio e costieri.

Una nuova forma di poesia marinaresca sorgeva dalle bufere oceaniche, ed il gabbiere divenne il poeta lirico dell'Oceano come il proreta era stato l'eroico del Mediterraneo.

Il fascino di quella poesia penetrava addentro nei cuori e nelle fibre cerebrali assai più di quello spirante dall'antenna di una galera o dalla coffa militare di una nave moderna.

Il gabbiere che durante un fortunale notturno pende, sospeso ad un'altezza di oltre venti metri sul mare, cavalcioni sopra l'estremità del pennone di gabbia vibrante per la furia dell'uragano, l'impuntura di terzarolo fra la fischiante furia del vento attraverso lo scoccante sartiame, è tale episodio lirico ed eroico che meriterebbe di essere tramandato ai posteri, i quali quanto prima non sapranno più concepirlo e comprenderlo, dal genio di un grande poeta o pittore.

Nuove esigenze, nuovo campo d'azione, nuova lirica nautica, nuova forma di

addestramento, nuove condizioni di potenzialità militare marittima.

Le costiere libere, aperte, sicure, non dominate da grandi traversie, con vasta estensione di mare sulla fronte sono le più favorevoli alle esigenze dell'addestramento nautico delle flotte del periodo velico.

Colle flotte a vapore moderne quale importanza potrà assumere in avvenire la topografia costiera? Ritorneremo all'antico? Abbandoneremo l'addestramento di altura per dedicarci interamente a quello costiero?

Coi nuovi mezzi l'addestramento costiero preferirà le antiche condizioni topografiche o ne presceglierà altre più corrispondenti al compito delle flotte militari?

L'opinione della gente di mare, a tale riguardo, è ancora assai poco determinata, nè può dirsi che la questione dell'addestramento nautico militare sia per anco entrata nel campo della discussione.

Se si considerano però i procedimenti d'istruzione e di trenaggio non che le abituali operazioni delle flotte, si è forzati a concludere che l'addestramento di altura è

tuttavia giudicato l'essenza della educazione navale.

Le operazioni delle squadre, esclusi i brevi periodi delle grandi manovre, sono guidate dai criterii dell'addestramento di altura, a questo medesimo concetto furono e sono vincolate le flottiglie torpediniere; non dissimile è l'indirizzo educativo nautico delle campagne d'istruzione annuali della R. Accademia, né molto lontano è il tempo in cui fu seriamente proposta la costruzione di sei corvette a vela per la perfezione del sistema nervoso degli allievi ufficiali.

Una tendenza sistematica e definita per l'addestramento costiero non si è mai rivelata, nemmeno dopo l'impiego difensivo delle flottiglie, come lo dimostrano i

giudizii espressi da scrittori francesi ed inglesi dopo le grandi manovre.

Il fascino dell'addestramento di altura impedisce tuttavia l'adozione sistematica

di quello costiero.

La forza delle cose spinge bensì verso un tale sistema, ma la tradizione ed il senso ereditato non ne agevolano l'applicazione nei limiti e coi metodi che lo studio del problema potrebbe determinare.

Non è nostro intendimento esaminare a fondo questa questione e ci limiteremo

quindi a poche considerazioni.

La navigazione di altura, per l'esperienza compiuta, non è fattore di addestramento ma di letargia colle grandi navi, mentre colle piccole non è che un tirocinio marasmico.

Perché l'addestramento di altura potesse presentare un qualche grado di utilità dovrebbe esigere l'estrinsecazione delle attività degli equipaggi e degli stati maggiori,

e la pratica dimostra che colle piccole navi, non provvedute di vele, le sole attività che si esauriscono, poco si educano, sono quelle dello stomaco e delle gambe. La capacità di resistenza, quando non è spinta fino all'esaurimento, ma gradualmente attivata è per certo una funzione di potenzialità, ma nulla si oppone al suo conseguimento colla navigazione e coll'addestramento costiero.

Questo però sarebbe assai scarso se dovesse attivarsi lungo costiere perfettamente nette favorite da ottime condizioni idrografiche e topografiche, onde rinasce l'importanza di quei litorali che provocano l'estrinsecazione di quelle energie navali

che militarmente dovranno risultare più utili.

La maggiore perfezione mobile, evolutiva e nautica delle navi moderne, su quelle del periodo remico, consiglia di comprendere nelle costiere propizie all'addestramento non solo quelle topograficamente difficili, cioè coperte a distanza da gruppi di isole più o meno disseminati, ma anche quelle idrograficamente difficili, nei limiti assegnabili alle varie classi di navi, ciò che fu dimostrato possibile dalle operazioni delle flottiglie germaniche.

Le considerazioni sovra esposte permettono, salvo errore, di potere enunciare le

conclusioni seguenti:

1º L'addestramento nautico-militare è un fattore di potenzialità, e perciò le costiere che ne provocano o ne favoriscano il naturale sviluppo devono essere considerate un fattore della potenza marittima, entro limiti più estesi ed in misura più efficace di quanto fu stabilito pel periodo remico;

2º Le marinerie il cui litorale non favorisce il naturale sviluppo dell'addestramento costiero devono compensare questa inferiorità con artificiosi provvedimenti, poiché l'addestramento di altura, assai meno che nel periodo remico, corrisponde alle

esigenze future della guerra marittima;

3° I pericoli di avarie ed anche di naufragi derivanti dall'addestramento iniziale non devono spingere la circospezione del comando e la sua severità fino al punto di privare la marineria del grande valore morale derivante dall'addestramento costiero;

4º I danni derivanti dall'addestramento in tempo di pace sono assai piccola cosa in paragone dei grandi benefizi conseguibili e degli inevitabili disastri nei quali si

incorrerebbe in tempo di guerra;

5° I timori e le repulsività istintive devono essere vinte gradualmente, con un processo di continuità e di libero addestramento, saggiamente applicato.

La posizione della capitale è pure essa una funzione di potenzialità marittima

della quale troppo se ne disconobbe e se ne disconosce l'importanza.

La capitale essendo un obiettivo principale dei conflitti è evidente che la sua posizione debba esercitare una grande influenza sulle operazioni militari tanto offensive che difensive e perciò questa questione, per quanto si riferisce ai conflitti territoriali fu largamente discussa e risolta, mentre assai poco fu studiata l'influenza che essa esercita sui conflitti marittimi e sulla capacità espansiva.

È superfluo affermare che la capitale di uno Stato marittimo deve essere sottratta alla immediata minaccia delle offese navali, ma non è forse superfluo esaminare come questa necessità debba e possa conciliarsi colle esigenze dell'espansio-

ne marittima.

Escludendo, per ora, le nazioni continentali aventi frontiere marittime dal presente esame, prendiamo ad esaminare il problema più semplice, quello cioè di una nazione insulare o peninsulare soggetta quasi esclusivamente all'offesa navale.

La sicurezza esigerebbe una posizione assai interna, protetta da efficaci elementi disgiuntivi, o da campi trincerati, appoggiantesi preferibilmente a quella frontiera che può considerarsi la meno vulnerabile, ma questa condizionalità è direttamente opposta a quella derivante dalla influenza che il centro cardiaco deve esercitare sulle funzioni periferiche.

Il fuoco sacro deve ardere più vivamente sulle aree della capitale, ma le irradiazioni termiche subiscono l'influenza delle distanze e le sensualità periferiche meno energicamente scuotono i lontani centri volitivi provocandone la riflessa energia.

Tiro, Atene, Bisanzio, Siracusa, Cartagine, Genova, Copenhagen non ebbero sufficiente protezione contro le offese navali ed oggi non ne avrebbero alcuna, quindi la loro espansività fu soggetta a convulsioni ed intermittenze continue ad onta della grande capacità difensiva costiera durante il periodo remico. Madrid e Parigi per la posizione centrale e la vasta territorialità non erano, né saranno in avvenire suscettibili di ricevere ed irradiare attivamente le vibranti energie della espansione marittima.

Gli interessi territoriali, così spesso in conflitto con quelli costieri, ad onta dei vantaggi dovuti al telegrafo ed alle ferrovie, creeranno sempre un dualismo continentale e marittimo, il quale non permetterà al senso marinaresco di gettare salde radici nel colore della nazione.

Gli entusiasmi occasionali e le propagande artificiose, che così spesso si rinnovarono nella Spagna e specialmente in Francia, non valsero né varranno in avvenire al conseguimento di una duratura preponderanza degli interessi marittimi su quelli territoriali.

Chi può valutare l'influenza che la posizione della capitale avrebbe esercitato sulla potenzialità marittima della Spagna e della Francia, se le loro metropoli avessero avuto una posizione eccentrica come Londra e Lisbona?

Chi potrebbe prevedere l'influenza che avrebbe esercitato sull'avvenire marittimo dell'Italia la posizione della sua capitale se questa avesse dovuto essere non dico Milano, ma Firenze?

La reciprocità dell'azione centripeta e centrifuga che dalla posizione della capitale prende forma e sostanza esigerebbe uno studio filosofico e storico, molto interessante, ma incompatibile col compito speciale dell'autore, il quale crede però che le brevi considerazioni esposte gli consentano le conclusioni seguenti:

1º La posizione della capitale esercita una grande influenza su tutte le funzioni vitali dello Stato:

2º La ragione civile esigerebbe che la capitale fosse situata al centro di gravitazione economico, la ragione difensiva al centro di equilibrio del sistema militare, la ragione marittima esigerebbe che la capitale si trovasse quasi a contatto delle energie navali preponderanti;

3º La difficoltà di trovare una posizione centrale che soddisfi a tutte le condizionalità si risolve quasi sempre a vantaggio della territorialità ed a danno degli interessi marittimi, quando questi non siano fattori preponderanti della esistenza e grandezza dello Stato;

4º La posizione della capitale esercita la sua influenza tanto in tempo di pace quanto durante i conflitti, specialmente se di qualche durata; e la menomazione di potenzialità marittima, derivante da una situazione troppo centrale, non può essere equilibrata che da artificiosi provvedimenti i quali riescono quasi sempre inefficaci,

se per essi non è accresciuta l'energia espansiva degl'interessi nazionali.

Gli *elementi dell' industria marinaresca* sono fattori così evidenti della potenzialità da escludere la convenienza di qualsiasi esame se la loro grande influenza sulla strategia navale, troppo superficialmente apprezzata, non consigliasse alcune considerazioni speciali.

L'industria marittima si collega al problema strategico per l'influenza che essa esercita sulla espansività nazionale, e per quella che esercita direttamente sulle ope-

razioni di guerra.

L'industria marittima non diviene fattore di potenzialità se non quando essa ha fondamento nella produttività industriale ed agricola della nazione e nella sicurezza del mare. Entrambe queste condizionalità, benché in varia misura, sono indispensabili a rendere l'industria marittima un organismo animato, e non solamente movente-

si per eccitazione galvanica.

La grande sicurezza di navigazione e di commercio dovuta ad una quasi imperturbata ed eccezionalissima pace marittima che da circa un secolo stende le sue benefiche ali sopra l'Europa ha favorito la genesi artificiale di marinerie che un periodo di conflagrazione navale non avrebbe certamente consentito. Artificiale adunque e suscettibile di rapido esaurimento è quella industria che avesse per unica garanzia la sicurezza della navigazione dovuta a condizioni politiche così instabili quanto quelle su cui sovrasta il capriccio o la velleità militare di una grande nazione.

L'artificiosità dell'industria marittima non regge sulle sue basi se non in virtù del puntello militare e questo non è solido se non è saldamente confitto nel suolo nazio-

nale, e quindi trae da esso l'elemento essenziale della sua solidità.

Due prodotti artificiosi lungamente non reggono nei conflitti commerciali o militari contro altri derivanti da naturali energie; e di questa legge fondamentale degli organismi marittimi devono essere coscienti gli uomini di Stato, onde valutare con sufficiente esattezza le vere energie della nazione ed i limiti della loro espansione marittima.

In qualunque campo di azione difficile è sempre valutare con sufficiente esattezza la situazione, ma difficilissimo fra tutti è l'apprezzamento complesso della situazione marittima, sia commerciale che militare, ed il non averla saputo valutare fu una delle imperfezioni del genio napoleonico, come fu sapientemente dimostrato dal Mahan, e non è certo irriverente il supporre che sia una delle più spiccanti imperfezioni degli uomini di Stato viventi, esclusi gl'Inglesi. L'importanza del giudizio dello storico americano consiglia di trascrivere opportunamente i principali concetti:

*Le imprese orientali di Napoleone fallirono non già in causa di erronei apprezzamenti di quanto fosse possibile in quel lontano Oriente, che i popoli occidentali così male comprendono; ma perché egli, anche al termine della sua carriera, non fu mai capace di apprezzare rettamente le condizioni della guerra navale. Il suo perfetto criterio militare non errava affermando che i principii della guerra navale e territoriale sono gli stessi, ma fu l' incapacità di comprendere le circostanze di applicazione che condusse il generale a fatali ed erronei apprezzamenti. Aboukir e Trafalgar, improntate di una grande concezione, proclamano le stesse cause ed i medesimi effetti, ma rivelano l'inabilità di Napoleone a comprendere ciò che le navi possono o non possono fare, dipendentemente dalle condizioni del mare e dalla capacità dei marinai.

«Nelle relazioni fra l'India e la Gran Bretagna, Bonaparte, come tutti i Francesi della sua epoca, scambiò l'effetto per la causa. Il possesso dell'India e delle altre colonie era giudicato la causa della prosperità inglese, al modo stesso come recentemente, ed oggi ancora, il dominio commerciale parve a molti la causa della ricchezza e della supremazia britannica fra le nazioni. Non può negarsi che in questo concetto vi sia della verità, ma è la speciosa verità che deriva dallo scambiare il frutto per l'albero, ed il fiore per la pianta.

«Quando pure la visione di Bonaparte si fosse realizzata ed il possesso dell'India fosse passato dalla Gran Bretagna alla Francia, non perciò quella sarebbe stata sopraffatta ed il suo commercio distrutto, come non lo fu sotto il regime del blocco continentale. La potenza della Gran Bretagna può dirsi che giaccia nel suo commercio solo perché esso è l'esterna manifestazione della saggezza e della forza del popolo inglese. La Gran Bretagna, coperta dalle sue flotte potenti era non solo invulnerabile, ma invincibile. Essa poteva certamente essere scossa, ma non annientata. Questo fu l'errore di Bonaparte, che pervase tutta la sua carriera, perché, come disse il Thiers, con tutto il suo genio egli era sempre il figlio del suo paese».

In questo errore parrebbe oggi, più che mai, appassionarsi la Francia, onde è lecito ritenere che assai imperfetto, ad onta degli insegnamenti storici, sia l'intendimento delle cause dalle quali dipende la vitalità di uno Stato marittimo.

Il senso marittimo di una nazione, e l'intendimento esatto della situazione sono quindi i diaframmi attraverso i quali devono filtrare le energie industriali, con quell'ordine di densità e di saturazione che corrisponde ad un naturale non artiflcioso ed architettato organismo.

Il metodo di sviluppo e l'impiego di tutte le energie industriali tendenti alla espansione dipende essenzialmente dall'esatto intendimento della capacità produttiva ed espansiva della nazione e dall'azione dirigente del governo, ed è pertanto estraneo allo scopo diretto di questo studio; onde ci limitiamo ad avvertire che nello studio di questa questione possono essere ottima guida i lavori dello Scherer e del Lindsay che riguardano la storia del commercio, quelli del Bagehot, del Du Bois-Reymond, del Draper che riguardano specialmente la teoria dello sviluppo delle nazioni, ed in generale i trattati di economia politica e sociale, benché questi più direttamente mirino all'organizzazione del lavoro e della ricchezza anziché alla determinazione delle leggi che reggono l'industria marittima e la sua espansione.

Queste leggi non sono di competenza, come dicemmo, dello scrittore militare se non in quanto esse possono influire sull'organismo militare e sulla strategia navale.

Considerando indispensabile, per ora almeno, il prestigio e la forza militare allo sviluppo della espansione marittima parrebbe conveniente formulare alcuni criteri direttivi circa l'influenza che i mezzi industriali esercitano sull'organismo militare e sulla strategia navale.

L'organismo militare considerato quale indispensabile fattore di potenzialità e di espansione deve trovare nei mezzi industriali gli elementi naturali della sua esistenza e del suo sviluppo e principalmente quelli di costruzione, di armamento, di mobilità, di sostentamento, di riproduzione delle flotte.

È superfluo accennare quali fossero e quali siano oggi i mezzi che soddisfino a questa condizionalità, ma è importante ricordare come le nazioni marittime non abbiano mai avuto né abbiano oggidì, se si eccettua forse l'Inghilterra, tutti gli elementi industriali della potenzialità militare.

Questa imperfezione, che in grado maggiore o minore colpisce tutte le nazioni, deve necessariamente influire su tutte le fasi di produzione e sviluppo degli organismi militari.

Quanto più questa imperfezione è grande, qualitativamente o quantitativamente tanto più artificiosa e precaria è la potenzialità militare, tanto più degenerabile l'orga-

nismo anche quando questo si ravvolge in una splendida esteriorità.

È quindi doveroso attribuire ai mezzi industriali marittimi una importanza tanto più grande quanto più si è proclivi ad eluderla, per la mal consigliera influenza che un lungo periodo di pace, benché armata, ha inoculato nelle vene delle nazioni e nei cervelli dirigenti.

Le marinerie militari di talune nazioni, aspiranti al controllo, se non al dominio

del mare, non vivono che di continui artificiosi provvedimenti.

Artificiosa fu l'incetta dei mezzi di costruzione, per difetto di legname in passato, e lo è attualmente per difetto di ferro e d'industria metallurgica, ed in caso di un conflitto duraturo o di un blocco efficace, esaurite le sempre scarse provviste, non si avrebbe modo di provvedere, non solo alla riproduzione, ma ben anche alla riparazione del naviglio, con immediata prostrazione materiale e morale della flotta, se non del paese.

Artificiosi assai spesso sono anche i mezzi d'armamento sia in personale quanto in materiale e la più possente marineria del mondo ha lottato e lotta tuttavia per superare questa grande difficoltà di reclutamento. La temporanea preponderanza di grandi e costosissime navi ha potuto fino ad ora rendere meno evidente e pericolosa questa deficienza di armamento, ma un avvenire anche prossimo potrebbe, col variare del tipo di nave, aggravare le difficoltà ed imporre all'Inghilterra una trasformazione sostanziale di reclutamento e di equilibrio militare territoriale e navale, ciò che intaccherebbe, non senza perturbazioni, l'organismo dello Stato.

Se l'Inghilterra ha grandi difficoltà di armamento per ciò che riguarda il personale, essa non ebbe né avrà deficienza di armamento in materiale. Quale nazione potrebbe nutrire la stessa fiducia, e quante non sono oggi ridotte ad una importazio-

ne generale del loro materiale da guerra?

Se l'opinione pubblica è oggi confidente nel concetto che le guerre future debbano essere di brevissima durata, sarebbe difficile addurre validi argomenti in appoggio di questa tesi, che il Marselli ha illustrato col quadro grafico della durata delle guerre e delle paci degli ultimi tre secoli. Nel nostro convincimento questa ipotesi, molto infondata, non è già figlia di ottimismo, bensì madre di pessimismo di Stato.

Checché ne sia di questo credo nazionale il fatto incontestabile si é che molte marinerie non hanno altra potenzialità militare che quella estrinsecantesi nell'urto iniziale; ed è certamente in omaggio a questo convincimento che si fa poggiare l'equilibrio europeo sui rapporti quantitativi del tonnellaggio, dei cavalli- vapore, dei cannoni e forse anco delle lampade elettriche, elementi di una potenzialità assai più illusoria che reale.

Se l'artificiosità riguardante i mezzi di costruzione, di riproduzione e di armamento esercita ed eserciterà una funesta influenza sulla continuità dei conflitti, da meritare perciò una considerazione assai maggiore di quella che ordinariamente le venga accordata, l'artificiosa provvigione dei mezzi di mobilità delle flotte assumerà una importanza cosi prevalente, anche nel periodo iniziale dei conflitti, da provocare in brevissimo tempo una situazione militare quasi disperata.

Sempre ed in tutti i periodi navali la difficoltà di provvedere ai mezzi della locomozione esercitò una risolutiva influenza sui conflitti, né ad essa poterono sottrarsi mai interamente anche le marinerie che pure avevano una larga e notevole riserva della mobilità. Benché ciò sia più spesso avvenuto per imperfezione organica anziché per difetto di mezzi naturali, ciò non esclude che la difficoltà di accentramento e l'imperfezione qualitativa dei fattori impulsivi, siano stati gli scogli contro i quali hanno naufragato, durante i lunghi conflitti, anche le marinerie più largamente provvedute degli elementi della mobilità. È inutile qui ricordare gli artifizi continui, le razzie, le barbarie, cui dovettero ricorrere, durante i periodi del remo e della vela, gli Stati per supplire alla sempre crescente necessità di mezzi impulsivi; ma non sarà certamente inutile mettere in evidenza le condizioni patologiche di quelle marinerie moderne che debbono provvedere artificiosamente alla loro locomozione.

L'esperienza degli scarsi approvvigionamenti di combustibile, la loro situazione, la mancanza di protezione contro le sorprese militari, e contro le intemperie, la possibilità di combustioni più criminose che spontanee ci consigliano di gettare un grido di allarme a quelle nazioni le cui superbe flotte saranno ridotte alla impotenza od alla

disperazione, dopo un primo e breve periodo di operazioni navali.

Gli approvvigionamenti che si potranno fare durante il periodo della lotta, tenuto conto di tutte le difficoltà che riguardano il contrabbando di guerra, saranno così esigui, così casuali, così avventurati nello spazio e nel tempo che la marineria non avente dominio o controllo del mare, non potrà fare su di essi assegnamento alcuno, e le sue operazioni saranno per tale condizionalità vincolate alle basi di approvvigionamento in modo funesto.

Gli elementi della mobilità sono oggidì, assai più che nei periodi navali precedenti, fattori di potenzialità, potendo divenire in brevissimo tempo gli arbitri esclusivi della situazione militare, onde non ci stancheremo di ripetere che il lungo periodo di pace o di inazione militare marittima rese popoli e governi troppo confidenti in un avvenire che potrebbe esser gravido di grandi disastri navali per quelle nazioni la cui marineria, artificiosamente creata, non ha elementi di vitalità generale.

La preveggenza di Stato ed il senso marinaresco della nazione possono e debbono provvedere ad attenuare quanto è possibile questa situazione emergente da inevitabile artificiosità, ma lo scrittore militare deve riconoscere l'influenza che esse esercitano sulla condotta delle operazioni e suggerire il modo di dominarla, o di attenuarne le conseguenze funeste.

Ammessa l'artificiosità di alcuni o di tutti i mezzi dell'industria marittima, non esclusa la flotta militare, quali criterii strategici dovrebbero guidare l'espansione marittima e le operazioni di guerra?

Vastissimo tema, che le esigenze di questo studio costringono di condensare nelle considerazioni seguenti:

1º Qualunque artificiosità, ma specialmente quella mobile, deve essere messa a calcolo nel determinare il grado di potenzialità marittima cui intende di elevarsi una nazione, subordinando le esteriorità alla sostanzialità della forza;

2º Quando le artificiosità sono grandi ed eccessive, importa di rendere meno grave l'influenza derivante dalla continuità dei conflitti, giova perciò utilizzare il più rapidamente ed intensamente che si può la potenza d'urto della flotta, quanto più la sua esistenza é vincolata da stringenti artificiosità;

3º Il periodo iniziale delle ostilità, per la eccessiva artificiosità di quasi tutte le marinerie moderne, deve tendere alla massima intensità risolvente, nel minimo tempo, a questa legge, potendo soltanto sottrarsi quelli che hanno sufficienti mezzi nazionali di potenzialità, quando la situazione militare lo consigli e la capacità del sistema difensivo lo consenta:

4º I mezzi della mobilità diverranno in avvenire obbiettivi militari altrettanto importanti quanto le forze mobili, assai più direttamente vulnerabili nelle loro basi di

operazione di quanto possono essere gli eserciti;

5° I principii che reggono le relazioni fra gli eserciti e le loro basi sono applicabili alle flotte moderne e perciò i mezzi della mobilità diventano i cardini della strategia navale;

6º Le colonie ed i possessi militari, quando non giacciono nel bacino idrografico delle operazioni navali, sono elementi di vulnerabilità che aggravano la situazione delle marinerie secondarie, specialmente le artificiose, e non possono trovare salvezza che nelle alleanze o nella loro indipendenza dalla base marittima;

7º Le alleanze si dimostrarono sempre, anche se vittoriose, inadeguate al conseguimento di grandi obiettivi; ma le marinerie secondarie, specialmente se artificiose, debbono fondare la loro espansività sopra alleanze che integrino tutti i fattori necessarii al dominio del mare.

Molte e molte altre considerazioni potrebbero aggiungersi e troveranno certamente luogo nello svilluppo di questo lavoro e nell'applicazione che faremo dei concetti di potenzialità alle principali marine europee; quanto fu esposto è sufficiente per mettere in evidenza tutta l'importanza che i mezzi industriali, specialmente militari, eserciteranno sulle future guerre marittime, non che la necessità che a queste nuove condizioni dei conflitti navali sia rivolta la mente degli uomini di Stato.

Esposti i criteri di potenzialità marittima che derivano dai fattori pressoché costanti e suscettibili di calcolo, si dovrebbe procedere all'analisi di quegli altri fattori, la cui influenza, quantunque grandissima, é meno suscettibile di apprezzamento concreto e più direttamente riguarda la potenzialità dello Stato anziché quella marittima.

Riuscirebbe inoltre assai difficile determinare quale influenza possono esercitare la ricchezza, l'etnologia, l'ordinamento politico e la civiltà sulla strategia navale, la quale assai più che una influenza direttiva riceve da questi fattori la grandezza e la

continuità degli impulsi.

Scrittori antichi e moderni storici e militari volsero di preferenza la loro mente a questi fattori iperbolici della grandezza e decadenza degli Stati, anziché a quelli più concreti che furono oggetto di questo studio; e benché nessuno abbia fino ad ora estrinsecato dei fenomeni storici i criterii astratti della potenzialità, ordinandoli a speciale dottrina, ciò non pertanto tesori di scienza e di fllosofia politica militare potranno attingersi alle fonti del Guizot, del Gervinus, del Gibbon, del Mommsen, del Macaulay, del Marselli, del Mahan alle quali rivolgiamo i giovani ufficiali che alla passione dell'arte sposano un alto sentimento della loro missione.

I criterii di potenzialità marittima derivanti da questo studio se non permettono di determinare l'influenza di tutti i fattori, permettono però di soddisfare, in modo approssimato, ad una esigenza moderna delle dottrine militari, superando una delle iniziali difficoltà, che si oppongono al progresso degli studii strategici ed al retto intendimento della situazione marittima.

La potenzialità naturale od artificiosa, essendo la base su cui poggiano i sistemi militari e le operazioni di guerra delle nazioni, era logico e necessario intraprenderne, anche molto imperfettamente, la determinazione, almeno per quella parte che più direttamente si riferisce alla strategia navale, prima di procedere alla ricerca delle leggi che reggono questa e delle forme che assume dipendentemente dal valore e dall'indole delle energie che essa impiega e dirige.

Allo studio preliminare dei fattori occasionali ed incommensurabili che possono influire come il *genio* e *l'invenzione* sulla strategia era logico e necessario che seguisse l'esame dei fattori positivi e commensurabili che concorrono sempre a costituire la potenzialità marittima e a tracciare le linee generali delle operazioni di guerra, onde procedere ad una applicazione concreta che permetta di stabilire i criteri di relatività che esistono fra le principali marinerie europee.

Codesta relatività è indubbiamente la base su cui dovrebbe riposare la politica degli Stati marittimi, mentre questa e quella dettano le norme e tracciano le direttrici

della strategia navale.

Lentamente, con tale metodo, si procede verso la meta, ma si evita il pericolo di prendere lucciole per fanali, e non si educa la strategia scientifica, come in Francia, ai voli pindarici.

DOMENICO BONAMICO



Domenico BONAMICO

LA SITUAZIONE MILITARE MEDITERRANEA (1895) («Rivista Marittima» giugno 1895)

Come già abbiamo accennato nella Parte I (paragrafo XI), questo saggio del giugno 1895 è il primo di una serie di sei ponderosi studi con i quali D.B. conduce una dettagliata panoramica della sempre più torbida situazione internazionale, con puntuali riferimenti a Mahan e Clausewitz e una metodica che poi ritroveremo in Mahan e Callwell (cfr. Parte III), fino a fare di questo un altro degli studi che è necessario conoscere, per meglio apprezzare le successive considerazioni dell'autore sul potere marittimo (termine qui da lui usato per la prima volta).

In questa occasione l'obiettivo contingente di D.B. è comunque un altro, ed è assai ambizioso. Definendosi «sincero credente nella fede della solidarietà europea» egli intende compiere «una diagnosi paziente ed esatta del malessere che travaglia l'Europa e della determinazione di quella cura, violenta o metodica, che meglio giovi alla ricostituzione e rigenerazione dell'organismo europeo». A tale scopo ricerca i caratteri essenziali della situazione internazionale del momento, suddividendoli in determinanti latenti (i più importanti, ma i meno compresi ed evidenti, perché difficili da ricercare e studiare), determinanti palesi e determinanti probabili.

I risultati ai quali l'autore perviene dimostrano la sua fede nella Triplice Alleanza (Germania - Austria - Italia) come architrave della futura unità europea, che con l'adesione dell'Inghilterra sarebbe per l'Europa la più valida garanzia contro i «pericoli» russo (terrestre) e americano (marittimo).

Egli però ritiene che l'Italia per il momento abbia un peso politico e militare assai ridotto in campo internazionale. Oltre che dal «dualismo continentale-marittimo», la sua debolezza le deriva «dalla gracile e nevropatica esistenza, dalla mancanza di una forte e sana educazione civile e militare, dalla insufficienza di tutti i poteri dello Stato; da una deficienza generale di serietà; dal deprezzamento di qualsiasi merito vero e onesto; dal trionfo spudorato dall'affarismo, del fariseismo, del ciarlanatesimo e di tante altre doti plebiscitarie integranti le speranze della futura civiltà».

(F.B.)

La situazione militare mediterranea, tanto continentale che marittima, in questi ultimi anni si è profondamente alterata, ed è minacciata da trasformazioni anche più radicali se si avvereranno talune previsioni e si compiranno le speranze di autorevoli scrittori inglesi e spagnuoli.

Il problema militare marittimo di qualsiasi nazione, benché in varia misura, ha subito l'influenza di queste cause perturbatrici dell'equilibrio mediterraneo, donde la necessità di studiare le conseguenze che questa nuova ed evoluente situazione ha

determinato o può generare nell'organismo militare degli Stati.

Il sistema dei conflitti singolari fra nazione e nazione che, in virtù del principio di nazionalità, prevalse durante questo secolo su quello del precedente equilibrio dinastico, se rimane tuttavia l'essenza del diritto internazionale europeo ed il fondamento delle istituzioni militari, ha subìto siffattamente l'irruenza dell'innesto politico europeo da lasciare sospettare che la vigoria dell'incalmo prevalga in avvenire su quella della prima radice, e che perciò gli avvenimenti futuri più che dalla nazionalità dipendano dalla nuova ragione dell'equilibrio europeo.

Lo scopo militare di questo scritto esclude la ricerca delle cause sociali, politiche, civili che provocarono l'incipiente evoluzione dal principio di nazionalità a quello della ragione europea; ma non può escludere l'analisi dei fenomeni militari che da questa crescente evoluzione potranno derivare, e la ricerca di quelle soluzioni possibili e probabili che meglio soddisferanno alla nuova situazione

militare.

Il problema militare, tanto offensivo che difensivo, delle nazioni europee ha cessato di essere così semplice ed evidente quanto quello derivante dal principio della nazionalità e dal sistema del *non intervento* nei singolari conflitti.

Il conseguimento o la tutela della indipendenza ed unità nazionale erano obbiettivi politici e militari altrettanto semplici quanto evidenti, e perciò la necessità del loro conseguimento era altrettanto sentita quanto compresa; ma chi potrebbe oggi pretendere di segnare l'orientamento vero e certo delle nazioni

europee?

Se il principio della nazionalità non ebbe ancora una completa attuazione; se per talune contrade mancano i determinanti certi o preponderanti di una determinata nazionalità; se ragioni militari o politiche non consentono, senza escluderla in avvenire, la possibilità di dare alle distinte nazionalità tutto il loro fondamento geografico, etnico, religioso, storico, ecc., egli è certo però che, di fronte alla grande massa degli interessi europei minacciati da una possibile, se non probabile, conflagrazione militare, e non per anco soddisfatte ragioni di nazionalità hanno scarso peso nella bilancia della pubblica opinione.

Non già che si disconoscano le ragioni, i diritti, la convenienza di appagare le giuste aspirazioni dei non partecipi alla loro comunità nazionale, ma nella coscienza

europea è penetrato e sempre più si afferma il convincimento che:

1º Talune questioni, quelle dei principati danubiani e delle provincie renane, non sono solubili che per effetto della federazione europea, poiché anche recise rigermoglierebbero dalle vigorose radici, innovando nei secoli le cause di colossali conflitti:

2º Altre questioni, come la greca, sono suscettibili di progressivo e pacifico accomodamento in via diplomatica, dovendosi evitare qualunque probabilità di perturbazione europea;

3° Molte altre controversie, tanto europee che coloniali, non esigono una imme-

diata soluzione, il loro carattere essendo piuttosto cronico che febbricitante;

4º Infine l'importanza di moltissime infrazioni al principio di nazionalità, quantunque argomento di pettegolezzi e di recriminazioni, è così esigua da escludere qualsiasi seria preoccupazione a loro riguardo.

Queste convinzioni, che sempre più si afforzano nella coscienza europea, non escludono per certo la probabilità di una grande conflagrazione, ma vanno man mano smorzando le angolosità, deprimendo le tensioni, temperando le virulenze delle più ardenti questioni colla influenza moderatrice della vastità dell'ambiente e della grandezza della massa partecipante internazionalmente ai fenomeni di nazionalità.

La ragione militare è quindi anch'essa evolutivamente progrediente dal principio della nazionalità; come già dai ristretti campi di operazione delle cittadine repubbliche e dei feudali principati fu gradualmente condotta ai più vasti teatri dei reami e delle nazionalità.

Questa evoluzione dai minori ai maggiori teatri di operazione militare, conseguenza di quella politica, se non sempre di quella sociale, è caratteristico segno ed adeguata misura di una progrediente civiltà, che dalle forme rudimentali e dissociate degli organismi imperfetti, si eleva alla complessità armonica e vigorosa di quelli maggiormente perfezionati.

Questa legge di evoluzione è storica quanto organica, e se la continuità evolutiva apparisce storicamente perturbata o violata da regressi e ricorsi assai più di quanto si giudichi essere quella biologica, ciò indubbiamente dipende dalla maggiore complessità dei fenomeni e dalla imperfezione dei nostri criteri sul valore assoluto e rela-

tivo delle successive civiltà.

Qualunque sia per essere il giudizio che la sapienza dei secoli futuri pronunzi sulle passate civiltà, è storicamente vero e certo che ciascuna civiltà, co' suoi pregi e co' suoi difetti, colle sue virtù e coi suoi vigori si è sviluppata nello spazio in ragione del tempo e della vitalità, finché per innesto di nuove ed estranee energie, decadendo le forme antiche, emersero, metamorficamente, le forme novelle.

La civiltà europea non ha ancora compiuto il suo periodo di evoluzione ascendente: è tuttavia nella fase della violenta integrazione delle dissociate energie, ed il

fenomeno militare rivela, colla brutalità dell'evidenza, l'asterismo europeo.

Importanti e sapienti considerazioni suggerirebbe il parallelo della evolutività militare e civile nella storia, se la digressione fosse compatibile coll'indole di questo scritto, e non mirasse piuttosto a stabilire alcuni criteri di verità che siano sufficiente base alle successive argomentazioni.

Queste nozioni fondamentali allo studio della situazione militare mediterranea, derivanti dalle digressive considerazioni precedenti, parrebbero essere le seguenti:

1º Il principio della nazionalità è tuttavia l'essenza della regione europea;

2º La solidarietà internazionale, benché auspicata da segni ben augurosi, e fecondata da intense, benché spesso repulsive, energie, è tuttavia un fenomeno occulto, misterioso, del quale si ignorano gli effetti e le leggi;

3º L'internazionalità è indubbiamente il prossimo asterismo dell'ascendente civiltà europea, generale ne è il presentimento, ma vago, fallace, tenebroso l'intendimento:

4º Le grandi cause determinatrici della internazionalità, tanto esterne quanto interne, sono tuttavia così poco evidenti, così disconosciute, così mascherate da giustificare forse la scarsa importanza che viene loro attribuita, benché non lontana possa essere la loro minacciosa e simultanea manifestazione;

5° La ragione militare, fondata su quella politica, ha per base la nazionalità, ma il suo orientamento magnetico è regolato dalla solidarietà internazionale, verso la

quale si volge la civiltà;

6º Il problema militare di ogni nazione si complica di nuovi determinanti, per la diretta o riflessa partecipazione alla solidarietà internazionale, ma questa complicazione si rivela assai più vasta ed intensa nel campo marittimo anziché in quello continentale;

7º I nuovi determinanti continentali, per la speciale influenza della geografia politica, i non alterano il problema e l'ordinamento difensivo territoriale, poco modificano quello offensivo; mentre i nuovi determinanti marittimi possono portare una radicale perturbazione negli ordinamenti navali per la loro grande instabilità paragonata a quella continentale;

8º Il problema militare marittimo esige pertanto una più continua e sollecita adattazione degli ordinamenti alle variate esigenze delle situazioni politiche, di quanto lo esige il problema continentale, donde la maggiore necessità di studiare le condizioni dell'equilibrio navale e valutare colla maggiore diligenza le variazioni della situazione marittima, specialmente mediterranea;

9° Tale studio implica l'apprezzamento dei determinanti continentali e marittimi che derivano dalla solidarietà internazionale, e questo compito apparisce così difficile e vasto da sgomentare anche le più forti e volonterose intellettualità, che abbiano

un serio e profondo intendimento del problema militare-politico.

Lo studio e la classifica dei determinanti internazionali è quindi indispensabile all'apprezzamento serio e concreto della situazione militare mediterranea, ma prima di affrontare questa difficile impresa, ci pare necessario prevenire le probabili domande che sorgeranno spontanee nel cervello dei lettori.

La solidarietà internazionale, che si considera nuovo determinante generale delle situazioni militari, è essa un fenomeno abbastanza certo ed evidente per accordarle così risolutiva influenza? È essa un fenomeno artificioso, volitivo, o realmente un fenomeno naturale e spontaneo? Sarà transitorio o duraturo?

Queste ed altre domande si affacciano spontanee alla mente ed impongono alcune considerazioni che valgono a prevenire l'appunto di volere addensare nuvoloni sul chiaro orizzonte.

La certezza e l'evidenza del fenomeno parrebbe dimostrata dal fatto che non solo esistono oggi solidarietà avvalorate dal vincolo dell'alleanza, e che altre se ne suppongono e si propugnano a complemento di quelle esistenti, ma più ancora

¹ "Criteri di potenzialità marittima", in Riv. Maritt., marzo-aprile 1895. (Nota di D.B.).

dal fatto che la pubblica opinione, quasi incoscientemente, si è saturata di tale evidenza.

Non solo la stampa giornaliera di tutte le nazioni si compiace di imbandire al pubblico il minestrone politico condito d'internazionalità militare e sociale, ma anche quella periodica ebdomadaria o mensile si va sempre più appassionando intorno all'occulto problema e sarebbe difficile aprire oggi una rivista inglese o francese senza trovarvi qualche accenno diretto od indiretto alla questione della solidarietà internazionale.

La verità di questo apprezzamento è confermata dal giudizio del colonnello sir

George Clarke, che trascrivo dalla Ninenteenth Century dell'aprile u.s.:

*Un equilibrio di potenza – dice il Clarke – è sorto, generando, delle responsabilità internazionali che non abbiamo ragione e diritto di trascurare... Distruggere subitamente un equilibrio che esiste da molto tempo causerebbe, secondo tutte le probabilità, una guerra europea.

«Noi non abbiamo ragione di gettare le altre nazioni in così grande pericolo;

essendo noi vincolati, in onore, dalle nostre internazionali responsabilità».

Non vi è quindi luogo a dubitare della certezza e della evidenza del fenomeno di solidarietà, ma potrebbesi con maggior ragione mettere in dubbio la naturalezza e la spontaneità del fenomeno.

Quante volte, nei secoli scorsi, e specialmente in quest'ultimo millennio, si rin-

novarono e si dissolvettero le solidarietà internazionali?

Erano o non erano quelli, in ragione dei tempi e delle civiltà, fenomeni naturali

e spontanei d'internazionalità?

E se lo furono, perché attribuire a questi nuovi fenomeni di solidarietà una importanza che storicamente non parrebbe lecito concedere alla maggior parte di quelli che compirono il loro ciclo?

Per quanto riguarda i fenomeni che storicamente si compierono, si può, senza modesta esitanza, asserire che quasi sempre essi furono artificiosi e volitivi, non natu-

rali e spontanei.

Ragioni dinastiche, capricciosità personali, matrimoni, successioni furono quasi sempre i determinanti della internazionalità europea, e poiché tali determinanti non avevano radici nella vitalità delle genti, ma sì nei cervelli di pochi autocrati, così per artificiosità di genesi si maturava quella dei fenomeni. Egli è vero bensì che in taluni casi di coalizioni europee contro le minacce di Luigi XIV, della Repubblica, dell'Impero, la solidarietà fu spontanea, poiché parve che sui troni, se non sulle nazioni, pesasse la sentenza di vita o di morte. Quella spontaneità però non ebbe quella larga e solida base, che sarebbe difficile negare alla nuova solidarietà internazionale.

La base naturale e salda della spontaneità giace nella vitalità delle nazioni quan-

to più essa è rigogliosa, espansiva e cosciente.

Se l'Europa fu, nei sopra accennati periodi storici, seriamente minacciata in ciò che poteva considerarsi essenzialità della esistenza civile, è necessario però considerare ed ammettere che, dati i tempi e la civiltà, anche la spontaneità del fenomeno non fu perfetta e completa, poiché:

1º Tutte le nazioni che furono travolte nella lotta erano governate da monarchie assolute, e perciò se esisteva l'immedesimazione del principe collo Stato, mancava

quella dell'autocrate colla nazione;

2º La solidarietà nazionale era piuttosto un fenomeno d'induzione, di sovraeccitazione, anziché un fenomeno di gravitazione o di continuità;

3º La nazionalità, in tutte le sue manifestazioni, non aveva ancora fecondato la

coscienza dei popoli;

4º La minaccia maggiormente sentita e temuta era quella che colpiva l'esistenza animale, non quella morale delle genti;

5° La separazione quasi organica dell'esercito dalla nazione impediva la genesi

di qualsiasi sentimento di solidarietà non solo nazionale ma ben anco regionale;

6º Il fenomeno della solidarietà se poteva considerarsi spontaneo per l'intensità e per la simultaneità della minaccia, ossia per le cause esterne provocatrici, non era tale per imperfezione organica della coscienza nazionale;

7º Quando la coscienza nazionale partecipò, benché eccitata od illusa, al feno-

meno militare-politico, fu quasi sempre per istinto di repulsività.

La solidarietà europea fu, quindi, nella maggior parte dei casi, interamente artificiosa; quando parve spontanea, la spontaneità fu più apparente che reale, più superficiale che profonda, ed in nessun caso fu un fenomeno veramente naturale, sgorgante dalle viscere e dalla coscienza nazionale.

Se la Grecia antica e l'Italia medioevale offrono esempi di solidarietà regionali contro le preponderanze persiane, macedone, barbarica, imperiale, saracena, ecc., è però storicamente indiscutibile che quei fenomeni ebbero quasi sempre un carattere così occasionale, così perturbato e circoscritto nello spazio e nel tempo, da escludere qualsiasi possibilità di confronto politico e militare col nuovo fenomeno di internazionale solidarietà che, se l'intendimento storico non ci inganna, si rivela assai più sciolto da qualsiasi artificiosità che menomasse e corrompesse in passato la naturale spontaneità.

Le cause che più direttamente determinano e determineranno in avvenire la spontanea solidarietà fra le genti europee parrebbero essere le seguenti:

- 1º La quasi completa e perfetta sistemazione degli Stati in base al principio di nazionalità;
- 2º La maggior vitalità della coscienza nazionale sottratta ad artificiose e perturbatrici influenze;
- 3° La responsabilità civile che la costituzionalità dei governi diffonde su tutte le classi del popolo;

4º Il senso della conservazione che dall'ordine materiale si eleva a quello morale;

5º Il maggiore benessere generale, quantunque troppo spesso disconosciuto, di quasi tutte le nazioni, e in conseguente istintiva esitanza di comprometterne leggermente i preziosi benefizi;

6º La quasi completa immedesimazione degli eserciti colle nazioni e lo sgomen-

to delle conseguenze derivanti da grandi conflitti, anche se vittoriosi;

7º Il convincimento che anche nelle più propizie eventualità, i vantaggi conseguibili non sarebbero adeguato compenso ai sacrifizi inevitabili;

8º La mancanza di una causalità così grande, evidente, imperiosa che giustifichi la provocazione di così grandi disastri quali deriverebbero da un conflitto nella presente situazione europea:

9º La tendenza latente, ma diffusa, della propaganda sociale, per quanto errata nelle teoriche e negli scopi, ad escludere la possibilità di armati conflitti che ritarderebbero, coll'avvento temporaneo dell'autocrazia militare, il conseguimento del fine sociale;

10° La lontana speranza di una federazione europea auspicata per ora dai congressi, dagli arbitrati, dalle solidarietà economiche e commerciali, dai voti sinceri di tutte le popolazioni operose e credenti.

Quale periodo storico, quale civiltà ebbe mai, nel passato, così saldo, così vitale

fondamento di naturale solidarietà fra le genti?

Come dubitare che questo fenomeno generale, certo, spontaneo non abbia da essere duraturo e suscettibile di graduale affermazione e sviluppo?

Perché ostinarsi nel pessimismo e considerarlo, alla stregua degli storici insegnamenti, un fenomeno ibrido, fallace, transitorio, fantastico miraggio di menti puerili ed

ingenue?

Pure ammettendo che nella sua incipienza il ben auspicato fenomeno apparisca tuttavia perturbato e misterioso, pure ammettendo che la sapiente profezia di V. Hugo non sia penetrata molto addentro nelle menti e nei cuori de'suoi connazionali e che per essi l'Europa possa venire travagliata da peripezie non finali e risolutive, né prevedute dal grande contemplativo poeta, come non ammettere con lui, come non aprire i cuori alla sublime speranza che «l'immense vent de l'avenir souffle la paix», che «le tocsin d'aujourd'hui est le tocsin pacifique», che «la guerre habite un sépulcre, che «il y a une ville soleil qui donne pour conclusion à toutes les guerres le desarmement», che «l'humanité, nation definitive, est dès à présent entrevue par les penseurs, ces contemplateurs des pénombres; mais ce à quoi assiste le dix-neuvième siècle, c'est la formation de l'Europe».

Come supporre che la luminosa veggenza del profeta siasi, nel volgere d'un

trentennio, rivelata fallace?

Come non carezzare il convincimento che «le tocsin d'aujour d'hui», sordamente risonante su tutta l'Europa, non possa essere realmente « le tocsin pacifique»?

Perché ostinarsi nella negazione quando il più grande poeta del secolo gli profe-

tizzò la paternità dell'Europa integrata?

Al secolo XIX spetta indubbiamente l'idealità della integrazione europea, la prima attuazione di una naturale, spontanea, duratura solidarietà internazionale, l'iniziativa filosofica e sociale di una nuova civiltà; ma per quali vie, con quali mezzi, con quale metodo procederà essa nel cammino della sua missione?

Se il presentimento, come già si è detto, di una crescente e duratura solidarietà internazionale è penetrata nella coscienza dei popoli, non può certamente asserirsi che l'intendimento di questo fenomeno politico-sociale sia abbastanza chiaro e determinato per tracciare le grandi direttrici del movimento intellettuale europeo.

Ad onta di tutte le grandi energie che provocano e cementano la solidarietà internazionale, egli è certo che la situazione europea, politica e militare, è così instabile, così gravida di sorprese, così sussultoria, così nevrastenica, così precipitante da

giustificare qualsiasi peggior pessimista nelle previsioni lugubri.

Ciò non pertanto, ad onta del pessimismo imperante da circa un ventennio, l'instabilità trova sempre nuove condizioni di equilibrio; la sussultorietà si diffonde in conciliante ondulazione, le congestioni si risolvono in lente iperemie e la speranza di un lontano miglioramento è conforto alle sofferenze presenti.

Questa sperata, benché lontana, miglioria non può venire che da una diagnosi paziente ed esatta del malessere che travaglia l'Europa e dalla determinazione di quella cura, violenta o metodica, che meglio giovi alla ricostituzione e rigenerazione dell'organismo europeo.

Vana sarebbe la presunzione di riuscire in questa speculazione certamente malsicura e difficile. Molti e non certamente felici sono i tentativi già fatti da scrittori stranieri, specialmente francesi ed inglesi, per la ragione che ciascuno di essi procedette alla diagnosi da un punto di vista esclusivamente nazionale, consigliando perciò quei provvedimenti e quella cura che non alla ricostituzione generale dell'organismo, ma bensì alla speciale terapia di ciascun sintomo patologico, meglio convenivano.

Quale meraviglia quindi se tale procedimento, pure giovando alla miglioria delle singole parti ed alla risanazione degli epidermici eczemi, riusciva funesto all'in-

tero organismo?

Le ipotesi le più speciose, i provvedimenti più eccentrici e strani, le previsioni più paradossali che germogliano negli opuscoli e nelle riviste derivano appunto dal fatto che un fenomeno patologico quanto si voglia, d'indole generale europea, come precedentemente fu dimostrato, è oggetto di analisi e di cure altrettanto esclusive quanto fallaci.

La pubblica opinione, come ammalata soggetta a consultazione medica, tenta invano di afferrare il nesso della controversia diagnostica, e dalla inconciliabilità delle argomentazioni è condotta al convincimento della gravità della situazione e della superficialità della scienza.

Non diversamente la gravità della situazione e la superficialità delle indagini travaglia fisicamente e moralmente l'opinione militare, la quale come nave nel centro ciclonico è fortemente combattuta dalla concorrente veemenza delle onde cozzanti.

La complessità del problema militare continentale non armonizza infatti con quella marittima; la divergenza dei primeggianti obbiettivi delle varie nazioni è ribelle alle tendenze conciliatrici della solidarietà internazionale, i determinanti singolari della situazione complessa non sono suscettibili di un apprezzamento certo e concreto, l'orientamento di quasi tutti gli Stati europei è mutabile e perturbabile al massimo grado: l'Inghilterra amplitudina fra la mediterraneità e l'oceaneità; la Francia fra la continentalità ed il dominio colonico; l'Italia fra Londra e Berlino; la Germania fra la Vistola ed il Reno; la Spagna fra la neutralità e l'adesione alla duplice; l'Austria non trova l'orientamento della sua continentalità; la Russia cerca il fulcro dello slavismo; la Turchia la leva della fatalità: tutte le nazioni insomma sono disordinate, incerte, esitanti nel loro compito, nelle loro idealità, nella loro missione.

Nessuna vera e possente energia, elettrizzata di idealità, si sprigiona dalla compagine gigantesca colla fatidica veemenza della forza irresistibile; tutto si compenetra, si equilibra precariamente; le forze centrifughe delle nazionali espansività si contrastano si strofinano a vicenda e dalla immane ed intricata congerie delle disorientate energie non emergono stabili e costanti le risultanti che determinano l'equilibrio dinamico europeo.

Le cause che concorrono, come già fu detto, a sviluppare il senso della solidarietà internazionale, quelle che specialmente derivano dallo sgomento e dal quietismo, costituiscono per ora il volante europeo che prendendo forma più o meno propizia al momento d'inerzia dalle affermate alleanze regolarizza, alla meglio, le discontinuità e le perturbazioni dello sconnesso meccanismo europeo.

Quanto più il volante sarà solido, bene equilibrato e possente per la densità e la forma, tanto migliore sarà il suo funzionamento e meno probabili le perturbazioni del sistema, e per tali condizionalità la triplice alleanza poté funzionare per il passato abbastanza bene per escludere le eventualità di gravi e non rare conflagrazioni dell'organismo politico.

Il nuovo regolatore a forza centrifuga, che si è recentemente applicato al meccanismo europeo, per la opposta influenza di una duplice contro triplice, riducendo l'inerzia del volante primitivo, sarà esso un perfezionamento od un peggioramento del sistema?

Ai posteri la sentenza, diremo anche noi; ma intanto osserviamo che ad onta dei volanti e dei regolatori, pur sempre utili, l'organismo politico e militare, quanto quello meccanico, funzionerà sempre irregolarmente quando il meccanismo è grossolano, imperfetto, male sistemato, male collegato e peggio diretto, ciò che appunto corrisponde alle presenti condizioni dell'organismo europeo.

Il *fiat lux* non può essere certamente miracoloso dissipatore delle tenebrosità che fasciano l'orizzonte europeo. I grandi fenomeni si maturano lentamente. La perfettibilità procede cauta e paziente. Generazioni e generazioni apportano successivamente il loro contributo all'opera di rinnovamento storico, ed ogni artefice, pensatore o massone, apporta la sua piccola pietra al grande monumento europeo, che il secolo venturo vedrà certamente elevarsi dal suolo se la profezia del grande poeta non sarà dispersa fra le tenebre dei secoli lontani dai figli della patria profetica.

Sinceri credenti nella fede della solidarietà europea, riconoscendo nei vincoli delle presenti alleanze il primo segno delle future coesioni; nei sintomi sociali le manifestazioni iniziali del fenomeno in gestazione, moviamo il passo verso la meta lontana recando la nostra piccola pietra a quell'edifizio che fu auspicato dal sommo poeta.

Il modesto compito che ci proponiamo è quello di ricercare quali siano o possano essere probabilmente i determinanti della situazione presente, specialmente quella militare mediterranea, derivanti dal principio della spontanea e naturale solidarietà internazionale.

Onde procedere con ordine e metodo alla ricerca delle causalità principali della situazione europea le distinguiamo nelle tre categorie seguenti:

1º Determinanti latenti;

2º Determinanti palesi;

3° Determinanti probabili.

Per determinanti latenti intendiamo quella categoria di causalità che sono l'essenza sostanziale, benché tuttavia assai poco comprese ed evidenti, della solidarietà internazionale, considerate specialmente dal punto di vista militare. Trascureremo perciò di proposito tutte quelle causalità determinatrici di fenomeni sociali tendenti alla internazionalità, benché la loro influenza sul fenomeno di solidarietà e sulla evoluzione della pubblica coscienza sia non meno intensa e razionale delle cause di carattere specialmente politico-militare.

Codesto tema è così vasto, così complesso, così delicato, così superiore alle nostre forze che difficilmente potrebbe essere svolto, con probabilità di successo, dai più sapienti sociologi, non che da un profano. La ricerca dei determinanti latenti, escludendo il campo economico e sociale, si svolgerà esclusivamente in quello politico militare dominato o dominabile da due gigantesche causalità, continentale l'una, marittima l'altra; sovrastante la prima, incipiente la seconda, entrambe minaccianti dall'est e dall'ovest l'Europa: lo slavismo e l'americanismo.

Per determinanti palesi intendiamo quella categoria di causalità la cui influenza sulla presente situazione militare-politica non solo è evidente, ma ponderabile, valu-

tabile materialmente se non moralmente, e la cui piena partecipazione a tutti i fenomeni della solidarietà internazionale, se non è matematicamente accertata, è però generalmente ammessa dalla pubblica opinione.

Fra queste causalità palesi emergono principalmente:

1º Il sistema, generalmente praticato, della nazione armata, che permette di valutare con sufficiente esattezza la potenzialità materiale, se non morale, delle varie nazioni, rimanendo quasi esclusa la possibilità di estrinsecazioni potenziali non attuate dagli ordinamenti in vigore;

2º Il vincolo certo delle alleanze difensive costituite, che determina una solidarietà politica e militare temporanea, i cui effetti possono essere con sufficiente

approssimazione preveduti;

3º Le forze mobili e le condizioni reali dei teatri e dei bacini di operazioni continentali e marittime, nella ipotesi di un conflitto fra le sole nazioni aventi un vincolo di solidarietà militare.

Per determinanti probabili intendiamo quella categoria di casualità che non possono, oggi, essere considerate abbastanza definite in tutte le loro modalità per essere assunte come elementi palesi della situazione europea; quantunque si abbia piena ragione di non poterne escludere l'intervento materiale prima o durante il conflitto presupposto fra i nuclei delle potenze alleate.

Fra i determinanti probabili della situazione militare emergono principalmente:

1º L'intervento dell'Inghilterra nel conflitto, e la conseguente partecipazione della Turchia e della Grecia;

2º L'intervento della Spagna nel conflitto e la partecipazione del Portogallo;

3° Lo forze mobili e le reali condizioni dei teatri e dei bacini di operazioni militari derivanti dall'intervento di questi maggiori determinanti nella ipotesi di solidarietà che, salvo errore, parrà maggiormente probabile.

L'analisi accurata e seria dei determinanti, per quanto si voglia prematura ed imperfetta, permetterà sempre di giungere a qualche razionale, se non matematica, conclusione che possa essere sufficiente fondamento a più sapiente studio ed a più completa discussione dell'importantissimo tema.

II.

I determinanti latenti della situazione europea non sono certamente oggetto di grande preoccupazione tanto politica che militare. Le considerazioni seguenti dimostreranno, è lecito sperarlo, quanto malcauta e pericolosa possa essere questa trascuranza, e quali funeste conseguenze possano derivarne per poco che essa continui a cullare nel suo letargico grembo gli uomini di Stato e gli scrittori militari. Coloro che giudicano le situazioni dalle quotidiane evidenze, troveranno strano se non fantastico codesto apprezzamento, scalzato infatti dalla continua reciprocità delle fervenze franco-russe, poiché parrebbe che nella ipotesi di una grave e persistente minaccia la condotta della Francia sarebbe quasi colpevole.

Non considerano costoro che una triste fatalità, storicamente accertata, spinge la Francia ad una politica anti-europea, che sempre se non materialmente le fu moralmente funesta. La Spagna e l'Inghilterra che, quanto e forse più della Francia, nelle controversie e conflagrazioni europee avrebbero potuto giovarsi dell'appoggio e

della cooperazione saracena ed ottomana, mai si bruttarono di simile contatto e se patirono disastri di guerra mai subirono le sprezzanti prevaricazioni di Khaïr-ed-Din, di Dragut, di Sinan e di Pialé pascià; né mai le flotte ottomane furono al soldo di stati europei, se non della Francia.

La nuova alleanza potrebbe benissimo provocare oggi le stesse conseguenze funeste, di molto aggravate, che derivarono dalla *alliance impie* e dalle successive tresche borboniche, se all' Europa moderna venisse meno quell'istinto di solidarietà che, bene o male, valse a frenare l'impeto barbaresco e mussulmano, ed a salvare la civiltà cristiana dalla vicina catastrofe.

L'Europa ricorre purtroppo verso un funesto periodo storico improntato della più felina barbarie e non è forse inopportuno ricordare che le conseguenze della politica borbonica furono allora:

1º La perdita di ogni prestigio marittimo europeo;

2º La rovina del commercio, già così fiorente, e la devastazione di tutte le costiere europee, escluse quelle francesi, bruttate però dallo scherno e dalla petulanza ottomana;

3º L'indignazione di tutta la cristianità, la depressione morale della Francia, gl'ingenti sacrifizi pecuniari, l'inadeguato compenso;

4º La perturbazione della coscienza regale, il decadimento della regalità, la fiac-

chezza politica, la decadenza nazionale.

Egli è ben vero che in compenso le flottiglie del duca di Enghien, caracollanti a fianco delle squadre del Barbarossa, tennero in apparenza il dominio del bacino occidentale mediterraneo e temporariamente predominarono sulle flotte del Doria, ad esclusivo vantaggio di quella oltrepotenza mussulmana che sotto Solimano II ridusse il Mediterraneo un lago agareno e minacciò, sotto Vienna, la cristianità e l'Europa.

Poteva Jurien de la Gravière,² quando così fieramente stigmatizzava l'empia alleanza, prevedere che pochi anni appresso si sarebbe rinnovato, nella stessa città, *le scandale inoui?*

Se agli occhi della cristianità il paragone della flotta russa di Alessandro III con quella ottomana di Solimano II non regge, agli occhi dell'Europa, minacciata oggi come allora dalla invadenza orientale, il parallelo è perfetto; colla sola variante che la minaccia slava è assai più grande benché tuttavia latente, di quella mussulmana.

Habent sua fama Promethei; e la fatalità sospinge purtroppo la Francia alle solidarietà orientali, benché da quelle essa non possa trarne che dei temporanei ed esigui vantaggi, comprati ad altissimo prezzo e sempre, fatalmente, scontati o scontabili dall' Europa. Rinnoverà l'Europa il ciclo dei conflitti orientali? Vienna e Berlino avranno argini sufficienti a contenere l'immensa fiumana che lo slavismo, attirato dalle aurifere pioggie francesi, riverserà sul continente europeo? Le nostre gelosie e discordie saranno sempre incentivo alle invasioni straniere e barbariche? Attenderemo l'ora della catastrofe per stringere il patto dell'alleanza? La formazione dell'Europa rimarrà un sogno profetico del grande poeta?

Solo Colui che legge addentro nella mente e nel cuore degli uomini e delle nazioni può segnare nel tempo il compimento di così supreme speranze, ma segnala-

² Les corsaires barbaresques, Paris, 1887 (Nota di D.B.).

re il pericolo, additarne la grave ed incalzante minaccia, ricercare i mezzi di circoscriverlo se non di sopprimerlo è per ora il compito di coloro che dalla meditazione della storia e dalla contemplazione della verità sono spinti a gettare il grido di allarme nel campo letargico.

L'esistenza del pericolo, benché non sufficientemente compresa in Italia può dirsi però che sia abbastanza riconosciuta dalla parte più eletta della intellettualità

europea.

È quindi superfluo persistere nel dimostrare l'evidenza di un fatto che fu incentivo alla solidarietà austro-germanica, più direttamente vulnerabile, ma che forse non fu né dovrebbe essere estraneo alla politica internazionale dell'Italia.

Se l'evidenza del pericolo è sufficientemente compresa non può dirsi però che sia giudicata così sovrastante da esigere immediati provvedimenti, giudicandosi dai più lontano, molto lontano, il giorno in cui lo slavismo sia sufficientemente preparato per iniziare una vigorosa offensiva.

Se gli uomini non giudicassero spesso gli avvenimenti storici e politici alla stregua dei limiti della loro esistenza ed operassero conseguentemente come detta il loro gretto egoismo, le situazioni internazionali non sarebbero così erroneamente apprezzate.

Quale valore ebbero ed avranno un mezzo secolo, un secolo nella vita delle

nazioni?

Quale valore avranno nella genesi, nello sviluppo della solidarietà internazionale? Iniziato un sistema, che abbia solido fondamento politico e militare, come mutarlo finché persistono le causalità determinanti?

Quale dignità di nazione, quale serietà di governo si afforzerebbe dalle mutabilità dei sistemi?

La solidarietà nazionale può essa divenire un fenomeno caleidoscopico?

Il sistema che dovrà fare fronte alla espansione slava ed a quella americana, non può cementarsi dall'oggi al domani; le solidarietà occasionali, emergenti da subitanei pericoli, furono e saranno sempre debole schermo contro irrompenti invasioni, di razze saturate dalla idealità della loro missione e dall'alito possente della loro vitalità.

Se l'oro e la vanità militare della Francia non fossero oggi un possente incentivo allo sviluppo ed alla tensione dello slavismo, la preoccupazione cui accennammo potrebbe forse considerarsi prematura ed eccessiva; ma poiché il risultato della solidarietà francorussa non può essere che la compressione dell'Europa fra l'incudine e il martello ad esclusivo vantaggio dello slavismo, il quale non mancherà di fare sentire alla Francia stessa, in non lontano avvenire tutto il peso della sua oltrepotenza, così parrebbe logico e prudente radicare nella coscienza europea questi dogmi della sua fede futura:

1º Lo slavismo, considerato in sé e per sé, indipendentemente da qualsiasi diretta e materiale solidarietà, è un fenomeno grande che lentamente si condensa e si prepara, che certamente si rovescierà sull'Europa, ma che non costituisce ancora una imminente minaccia, trovandosi tuttavia nel periodo della interna gestazione;

2º La fecondazione artificiale derivante dalla solidarietà francese vigorosamente attivata, e probabilmente in non lontano avvenire da quella americana, ecciterà i

germi dello slavismo ad una rapida e prodigiosa vitalità;

3º La vecchia Enropa travagliata da tradizionali discordie, che l'alito della nazionalità non poté dissipare, procede incosciente e neghittosa sulla via del suicidio, come giocatore incatenato al fascino delle *revanches*;

4º La civiltà germanica, benché qualitativamente superiore alla slava, non potrebbe in avvenire reggere da sola l'urto armato e contenere l'espansione di una razza quasi vergine spinta da irresistibile forza;

5° Il mosaico balcanico è per sé debolissimo schermo, sarà purtroppo il fomite di perturbazioni che dischiuderanno le porte dell'Europa alla invasione orientale;

6º Nessuna razza europea, da sola, potrà, in non lontano avvenire, fare fronte alla potente tensione espansiva della slava, la quale deve essere contenuta, se non compressa, da una ben cementata solidarietà europea;

7º Ogni causa che contrasta l'affinità europea o rallenta i deboli vincoli di solida-

rietà già contratti, affretta l'ora dei conflitti e delle catastrofi.

Questi dogmi fondamentali della coscienza europea potrebbero parere macchiati di eresia a coloro che comprendono, per ragioni geografiche, lo slavismo fra le

funzioni europee.

Non è questa opportunità di esaminare quale fondamento europeo abbia oggidì lo slavismo, non solo in Russia, ma ben anco nella Moravia, nella Boemia, nella Pomerania, nel Meklemburg, nella Lusazia, ma specialmente nelle provincie balcaniche: nella Serbia, nella Bosnia, nella Croazia, nella Schiavonia, nella Dalmazia, nella penisola ellenica.

Le origini storiche e le vicende politiche non possono essere oggetto di questo studio, mentre è di somma importanza per l'Europa tedesca e latina riconoscere che:

1º Lo slavismo è costituito da oltre cento milioni di persone, dei quali non meno di ottanta sono fortemente cementati dalla solidarietà religiosa e politica:

2º La propaganda panslavista per l'espansione e l'integramento delle disparse frazioni è vigorosamente attivata da sodalizi e comitati favoriti ed incoraggiati dal Governo:

3º La letteratura slava ha preso in questi ultimi anni un incremento gigantesco e tende a dare un carattere essenzialmente unitario ed integro allo slavismo;

4º La civiltà slava, per le sue tendenze integratrici ed espansive, per la sua essenza militare e feudale, per l'indole religiosa ed assoluta della sua monarchia è fatalmente in opposizione colle altre civiltà europee.

In un avvenire lontano lo slavismo, cessando di essere una incombente minaccia, potrà forse divenire suscettibile di affinità e di solidarietà europea, ma perché questa evoluzione si compia è necessario che una civiltà più forte, più perfetta, più umana, frenandone gl'impulsi febbrili e violenti, diffonda la sua preponderante e benefica influenza sulle convulsività di un organismo in formazione.

Per queste e per altre taciute considerazioni non è possibile considerare lo slavismo un elemento di prossima solidarietà europea, donde l'evidente necessità di equilibrarne per tempo le espansive tensioni, e di ritenerlo un determinante minaccioso della situazione europea.

Se lo slavismo minaccia continentalmente l'Europa, l'americanismo la minaccia marittimamente.

Le considerazioni precedenti, se l'intendimento della situazione generale politico-militare non ci inganna, sono applicabili alla minaccia americana quanto alla slava, colla sola differenza inerente alla diversa indole della potenzialità espansiva continentale e marittima. La minaccia americana è forse anche meno compresa di quella slava. Chi si preoccupa non solo in Italia ma in Europa, non esclusa l'Inghilterra, del potere marittimo che eserciterà fra breve in tutto il mondo l'America? Quale Governo prevede una prossima e risolutiva influenza, nelle questioni europee, degli Stati Uniti d'America?

Chi prevede la non lontana solidarietà degli Stati Uniti colla duplice alleanza europea?

Chi presume le conseguenze struggenti di questo fenomeno internazionale?

Chi s'immagina che l'ostacolo oceanico, già così grande nelle lotte coloniali, possa quasi per incantesimo divenire il *trait-d'union* fra le espansività che minacciano, auspice la Francia, l'Europa? Coloro che amano valutare l'influenza probabile dell'America in ragione di quella passata e presente ed in base al tonnellaggio della sua marina militare e mercantile, hanno certamente esuberanza di fatti in appoggio delle loro convinzioni; e sarebbe puerile il negare che la evidenza della minaccia americana sfugge, anche più di quella slava, alle microscopiche indagini di chi non conosce o non comprende i fenomeni marittimi e specialmente quelli militari.

Egli è certo:

1º Che l'America del Nord, non essendo il caso di preoccuparsi per ora delle Repubbliche del Sud, si è pel passato astenuta saggiamente da qualsiasi ingerenza europea;

2º Che la sua flotta militare non fu e non è tuttavia in grado di esercitare una

vigorosa e risolutiva influenza sulla situazione militare dell'Europa;

3º Che il suo naviglio mercantile ed il suo commercio non sono ancora un solido e naturale fondamento alla potenzialità militare;

4º Che il suo dominio coloniale è appena appena incipiente, e le tendenze espansive non affumicano i cervelli degli uomini di Stato;

5° Che la costiera e gli estuari sono completamente indifesi, se si eccettuano poche rabberciature degli avanzi della guerra di secessione;

6° Che l'organizzazione civile e politica dei tredici Stati federali è ancora troppo rudimentale, sfibrata e suscettibile di venire violentata da secessioni future;

7° Che le energie espansive sono e saranno per qualche altro tempo più continentali che marittime.

Se questi determinanti della situazione americana sono evidenti, e considerati forse, più che non siano, duraturi, non è men vero però che la situazione futura sarà determinata dalle considerazioni seguenti:

1º Il procedimento di consolidazione continentale, benché incompiuto, è però giunto a tale stadio di stabilità da consentire l'iniziativa modesta della espansione marittima:

2º Il consolidamento procedette razionalmente nello sviluppo e sistemazione delle naturali energie che sono fondamento largo e sicuro alla stabilità continentale ed alla graduale espansione marittima;

3º Per tale sapiente e seria preparazione, non praticata purtroppo in Italia, gli Stati Uniti posseggono, o possederanno fra non molto, quasi tutti gli elementi della potenzialità continentale e marittima;

4º La indipendenza materiale non solo, ma anche quella morale dalla madre patria, per tale preparazione e per l'altissimo grado di intellettualità filosofica, storica, scientifica che si va sempre più accentuando, è quasi un fatto compiuto;

5° Tale indipendenza provoca indubbiamente nella nazione il sentimento della sua individualità e la genesi di quegli ideali che ne determinano la missione civile, ed il compito militare e politico;

6º Sicura nella continentalità, più di qualsiasi nazione europea, non esclusa l'Inghilterra, la Federazione può rivolgere, e rivolgerà certamente l'esuberanza delle sue risorse e delle sue energie all'incremento della espansione marittima;

7º Se per il passato prevalse, come doveva prevalere, la continentalità, afforzata e consolidata questa le tendenze della nuova civiltà americana si riveleranno indub-

biamente marittime;

8° L'intendimento di questa evoluzione si va rafforzando nella coscienza nazionale e se non è tuttavia così esplicito come il Mahan³ lo desidera, non vi è dubbio che sotto così efficace incentivo l'orientamento della intellettualità, se non dell'istinto, si determini rapidamente;

9º La creazione della flotta di crociera potrà essere rapidamente seguita da quella di una grande flotta di battaglia non appena gli insegnamenti storici del Mahan ed i suoi sapienti consigli avranno fatto breccia nel Governo e nella coscienza nazionale;

10° I mezzi materiali ed intellettuali, per le istituzioni marittime e navali provvidamente iniziati, non faranno difetto e l'Europa assisterà stupefatta, fra non molto, allo spettacolo di una *Minerva nautica* emergente, in pieno assetto di guerra, dal cervello di una nazione cosciente de' suoi grandi destini;

11° La costiera atlantica e la caraibica, per le ottime condizioni geografiche e topografiche, è suscettibile di essere resa, colle risorse economiche di cui può disporre la Federazione, inviolabile se non invulnerabile, ed offrire alla flotta ampie, sicure, efficacissime basi di operazione nella ipotesi, assai improbabile per ora, di una grande offensiva europea;

12º La costiera del Pacifico, ora completamente indifesa, non potrebbe divenire che un teatro secondario di operazioni marittime, l'Atlantico essendo il bacino delle

grandi operazioni risolutive;

13° Gli avvenimenti politici e militari che potranno in avvenire non lontano perturbare l'attuale sovranità britannica al nord del fiume quanto nel golfo di S. Lorenzo troveranno gli Stati Uniti pronti ad entrare in lotta coll'antica dominatrice senza che un nuovo Franklin valichi l'Oceano per auspicare, in Parigi, l'indipendenza americana;

14º Qualsiasi eventualità continentale, secessionista od integralista, ha per base la supremazia marittima o fluviale, e gli insegnamenti della guerra per l'indipendenza e di quella di secessione furono resi troppo evidenti dal grande storico navale perché sia lecito porre in dubbio il compimento di una grande necessità nazionale;

15° Il dominio oceanico ha cessato di essere, se l'Europa non rinsavisce, un monopolio franco-britannico e la perdita di questo dominio è sentenza di morte per

la civiltà europea.

Sarebbe assai agevole cosa proseguire nella serie di queste causalità determinatrici della futura situazione europea; ed esaminare le affinità, le analogie, le tendenze, le simultaneità espansive di questi due nuovi e giganteschi compressori, fra i quali inavvertitamente viene schiacciata l'Europa.

Troppo chiusa nella meschina esistenza del suo *Home-rule*, non fiuta, non sospetta quanto dovrebbe la sovrastante minaccia, che pochi anni or sono non pote-

va giudicarsi apprezzabile.

³ A. T. Mahan, The influence of Sea power upon history, cap. I (Nota di D.B.).

L'inerzia nei sistemi è carattere distintivo dei declinanti organismi, come delle decadenti civiltà. La rapida adottazione è proprietà specifica della giovinezza organica e sociale. L'Europa, come già avvertimmo, procede tuttavia ascendendo nel cammino parabolico. Il periodo della sua civiltà è assai esiguo di fronte a quello delle asiatiche, e nulla, per ora, giustificherebbe l'ipotesi di una prossima precipitosa decadenza.

È lecito pertanto ritenere che l'Europa, avvertiti i primi sintomi, se non gli effetti, dell'applicazione dello strettoio continentale e marittimo, slavo, americano, saprà risolutamente provvedere alla sua salvezza e contenere le schiaccianti velleità entro i

limiti ragionevoli.

Questo problema, come tutti i problemi, ammette una o più soluzioni la cui esattezza dipende dalla possibilità di tradurre in equazione tutti i dati e le condizionalità della situazione.

Questo compito eccede il nostro scopo e le nostre forze, onde ci limitiamo ad osservare che la situazione militare emergente da questi nuovi determinanti, non può essere preveduta e tanto meno essere oggetto di studio finché non siano sufficientemente delineate le linee della situazione politica.

Per tale ragione escludemmo appunto dai determinanti latenti della situazione mediterranea quelli derivanti dalle forze mobili e dalle condizioni dei teatri di operazione, essendo queste condizioni soltanto prevedibili ma non reali come quelle corrispondenti ai determinanti palesi e probabili.

III.

I determinanti palesi della situazione militare mediterranea sono, come già accennammo:

1° Il sistema degli armamenti nazionali;

2° Le alleanze contratte;

3° Le forze militari e le condizioni dei teatri di operazione, continentali o marittimi.

Il sistema di armamento praticato da quasi tutte le nazioni, l'Inghilterra esclusa, ed il controllo reciproco degli Stati, permettono oggi, assai più che in passato, di valutare la potenzialità militare materiale, se non quella intellettuale e morale, con una approssimazione sufficiente, se non con esattezza matematica.

È superfluo specificare, con minuta analisi, tutte le conseguenze derivanti dal sistema degli armamenti nazionali, onde ci limitiamo a sintetizzare la questione nei

seguenti enunciati:

1º Il sistema delle nazionalità armate tende a spingere sempre più l'immedesimazione dell'esercito colla nazione:

2º Il sistema non consente artificiosità moderatrici o restrittive finché un fenomeno di solidarietà internazionale stabile e duraturo, assicuri l'inviolabilità della massa, colla sua evidente preponderanza in qualsiasi probabile e prevedibile possibilità di conflitto:

3º I determinanti palesi della situazione militare presente non essendo tali da assicurare in modo assoluto questa preponderanza ed i determinanti probabili escludendone a maggior ragione qualsiasi efficienza, ne consegue l'assoluta necessità di persistere nell'attuazione sempre più rigorosa del sistema;

4º Qualsiasi permutazione, logica od erronea, di solidarietà, non permette di menomare l'intensità del sistema finché non garantisce una preponderanza assoluta tanto continentale quanto marittima;

5° L'intensità teorica del sistema essendo praticamente menomata dalle condizioni materiali e morali della esistenza nazionale, ne deriva una diversa attitudine all'attuazione del sistema, non però una sensibile indeterminazione nella situazione militare:

6° La sola variabilità consentita dall'attuazione pratica del sistema è quella della proporzionalità fra i fattori continentali e marittimi della potenzialità militare, dipendente dalla possibile permutazione di solidarietà internazionale.

Se questi criteri non sono erronei, è lecito ritenere che il sistema delle nazionalità armate consente una stabilità ed una determinazione della situazione militare assai più equilibrata e rigorosa di quella consentita dai sistemi precedentemente praticati.

La possibilita di organizzare e tradurre successivamente in azione le energie marziali, come si poté praticare col sistema degli eserciti permanenti, e con quello rudimentale delle razzie in massa alla Danton o delle leve anticipate alla Napoleone è oggi quasi esclusa, e se tuttavia praticabile da qualche nazione, più dannosa che utile.

La guerra franco-prussiana dimostra all'evidenza la verità di questo giudizio.

La Francia non aveva, come la Prussia, una organizzazione che le consentisse di portare contemporaneamente in azione tutte le sue energie militari.

La verità di questo fatto apparisce evidente dall'attuale organizzazione che le consente di portare inizialmente in azione una massa più che quadrupla di quella che all'undecimo giorno delle ostilità l'Impero poté schierare sulla frontiera del Reno.

Le grandi risorse marziali di cui poteva quindi ancora disporre la Francia dopo il primo urto, e che nel periodo di due mesi, sotto il dittatoriale impulso di Gambetta, superarono numericamente gli eserciti invasori, si rivelarono, ad onta di molto eroismo e di qualche splendido successo che coronò la sapiente iniziativa di Chanzy, inadeguate al compito nazionale.

I molteplici eserciti, che quasi per incanto sorsero, come già quelli della vittoriosa Repubblica, dall'entusiasmo patriottico e che oltrepassarono i seicentomila soldati, se valsero a prolungare la convulsa agonia, furono impotenti ad impedire la catastrofe.

Le armate della Loire, dei Vosgi, di Le Mans, d'Orléans, di Dijon, di Rouen, di Parigi, guidate da generali di eccezionale capacità e valore, quali D'Aurelles de Paladines, Bourbaki, Chanzy, La Motterouge, Garibaldi, Briend, Faidherbe, Clinchant, Crouzat, Cremer, Billot, Thomas, Trochu, Ducrot, Vinoy, emulati dagli ammiragli Jauréguiberry, La Roncière, Pothnan, che tanto contribuirono ad illustrare la marina francese, dovettero piegare innanzi ad una più compatta e vigorosa direzione, benché quasi sempre quantitativamente preponderanti.

Di tale insuccesso molti vollero attribuire l'origine, se non la causa determinante, al dilettantismo, come lo definisce il Moltke, strategico dittatoriale di Gambetta, rinnovante da Bordeaux e da Tours i fasti del *Direttorio* e quelli non meno nefasti del Consiglio aulico imperiale di Vienna.

La storia militare, se non poté assolvere da ogni imputazione il dilettantismo militare di Gambetta e la sua temeraria assunzione al comando dell'armata di Orléans, ha però affermato che le cause risolutive di quella situazione emergevano dalla insufficiente preparazione nazionale alla lotta.

È quindi logico ritenere che il sistema degli armamenti nazionali ha per base:

1º L'organizzazione generale di tutte le energie militari e militarizzabili;

2º La loro rapida ed intensa utilizzazione nell'urto iniziale;

3º L'imperiosità di una offensiva tanto più violenta quanto più vulnerabile è la fronte di schieramento, insufficienti le zone difensive interne e gli elementi strategici disgiuntivi, quanto più artiticiose sono le basi della potenzialità militare.

Dalle quali premesse derivano le conclusioni seguenti:

1º La situazione militare è tanto più determinata e valutabile quanto più completa e perfetta è l'attuazione del sistema degli armamenti nazionali;

2º L'importanza e l'efficacia della riserva di energie decresce in ragione geome-

trica della potenzialità esplicabile nell'urto iniziale;

3º Il successivo intervento delle riserve non può ammettersi, senza colpa ed errore, se non nel caso di una preponderanza indiscutibile, od in quello di una grande capacità difensiva che consenta, secondo il Clausewitz, i la temporanea convenienza della difesa passiva;

4º Il sistema degli armamenti nazionali ammette una determinazione tanto più completa quanto meno perturbato è il compito nazionale dal dualismo continentale e

marittimo.

La situazione militare è, quindi, tanto valutabile ed evidente quanto più imperiosi sono i determinanti dell'offensiva; quanto meno sviluppate e sicure per natura o per arte sono le basi della resistenza passiva; quanto più unitario è il compito della nazione; quanto più artificiali sono gli elementi della potenzialità militare.

La moltiplicità degli obbiettivi continentali e l'esistenza di un dualismo territoriale e marittimo non solo sono cause di indeterminazione del problema militare, ma sono cause perturbatrici della coscienza nazionale, la cui influenza funesta sulla preparazione e durante l'esplicazione del conflitto, come dimostrò Mahan⁵ esaminando il periodo storico di Luigi XIV, non è e non fu mai sufficientemente apprezzata.

Nell'applicazione alle principali nazioni marittime europee dei *criteri di* potenzialità marittima⁶ dimostrammo quanta influenza questo dualismo continentale e marittimo eserciti, tanto in pace quanto in guerra, sulla coscienza nazionale, e, per essa, sulla storia; qui ci preme di mettere in evidenza questo criterio di relatività potenziale, per quanto essa influisce sulla determinazione della situazione militare.

Considereremo pertanto, relativamente prevalente, quella situazione che meglio soddisfa ai requisiti seguenti:

1º Organizzazione completa e prevalente di tutte le energie militari;

- 2º Evidenza di virtù guerriera e tradizioni che sono cemento di potenzialità militare;
- 3º Unità di compito e di obbiettivo nazionale;

4° Unità d'indirizzo alla preparazione della guerra;

5° Evidenza di metodo, offensivo o dirensivo, nell'attuazione del conflitto;

6° Potenzialità materiale nell'attuazione della lotta;

7º Intensità del sentimento di solidarietà internazionale.

A. T. Mahan, op. cit. (Nota di D.B.).

^{&#}x27;Clausewitz, Teoria della grande guerra - La difesa, cap. XXIX. (Nota di D.B.).

⁶ Rivista Marittima, marzo ed aprile 1895. (Nota di D.B.).

Questi requisiti, che sono norme di relativa potenzialità derivante dal principio fondamentale della nazionalità armata, ci permetteranno, non senza grande esitanza, di esprimere l'apprezzamento più probabile che il secondo determinante palese, le alleanze contratte, permette di dedurre dalla presente situazione europea.

La presente situazione militare, derivante dalla solidarietà internazionale, escludendo la possibile influenza di qualsiasi determinante probabile, oggetto di successive considerazioni, si fonda sulle due grandi solidarietà internazionali, la triplice e la

duplice alleanza.

La triplice alleanza è un determinante certo e palese quantunque non perfettamente rivelato, non essendo di pubblica ragione il vincolo di solidarietà difensiva che stringe l'Italia alla Germania ed all'Austria-Ungheria. Benché tale imperfezione dell'evidenza solidaria possa giustificare talune ipotesi, che furono ammesse da scrittori stranieri e nazionali, sulla partecipazione diretta delle potenze solidali nel conflitto, e specialmente sulla modalità direttiva delle operazioni navali, ciò non pertanto, fino a prova contraria, consideriamo intangibile l'unità solidale, ed immenomabile la piena partecipazione della triplice nel conflitto continentale e marittimo contro la duplice, che noi consideriamo un determinante certo e palese, quantunque non accertato da pubblica evidenza.

Le considerazioni precedentemente esposte sullo slavismo e sulla fatalità che trascina la Francia alle solidarietà orientali ci costringono a considerare la duplice alleanza un determinante certo della situazione militare, finché non prevalga nella coscienza delle nazioni e nei consigli dei governi il sentimento ed il principio della

solidarietà internazionale europea.

Ammettendo come un fatto certo e concreto l'esistenza delle due alleanze, benché tuttavia perturbate da dubbiosità ed instabilità evidenti, è logico concludere:

1° Che la triplice alleanza è storicamente determinata ed imposta dalle future

esigenze della solidarietà europea;

2º Che essa è monumento imperituro di gloria a colui che compiuta l'unità germanica, ha gettato la pietra angolare di quella europea;

3º Che l'Europa dovrà alla sapienza teutonica la sua salvezza e la sua grandezza

futura;

4º Che cosciente od incosciente, per forza o per amore l'Italia imponendosi i sacrifizi voluti dalla solidarietà e persistendo eroicamente in essi, ha ben meritato l'orgoglioso vanto di essere, come fu, vestale di civiltà;

5° Che qualunque attentato, interno od esterno, che tenda a menomare la soli-

darietà e la stabilità della triplice è un crimine europeo;

6° Che la missione militare e civile della triplice per essre storicamente europea,

dovrà rivelarsi una missione di pace;

7° Che il *si vis pacem para bellum* sarà principio di ogni esistenza umana, nazionale, europea, finché la vitalità dell'organismo sociale non sarà tetragona alle esterne ed interne virulenze.

La triplice ha essa gli elementi di vitalità sufficienti al compimento pacifico della

sua missione europea?

Ha essa cioè tale potenzialità militare e civile da allontanare, colla minaccia della sua oltrepotenza, le probabilità dei conflitti; di affrontarli vittoriosamente se provocata, di attrarre nell'orbita della sua missione gli elementi che tuttavia la perturbano o la contrastano?

Per procedere con sicurezza e razionalità in questa disamina è necessario esaminare prima gli elementi di potenzialità di ciascuna nazione per procedere poi ad esaminare la conseguente efficienza della solidarietà internazionale.

Difficile certamente è questo compito, sopratutto per la complessità continentale e marittima risultante dalla disgregante influenza che gli obbiettivi singolari e secondari esercitano sugli obbiettivi sintetici.

Tentare non nuoce, dice il proverbio, e se non faranno difetto i lapidatori, ci assisterà la speranza che il *post fata resurgo* ed il *post tenebra lux* giustificano spesso il *semel in anno licet insavire.*

I requisiti di potenzialità relativa precedentemente enunciati ci permettono di esprimere, salvo errore, il seguente apprezzamento sulla potenza unitaria nazionale della Germania;

1º L'organizzazione di tutte le energie militari, per secolare benché limitata attuazione, per l'indole guerriera dell'aristocrazia feudale, per la tenacità etnica delle popolazioni, per le preponderanti prerogative imperiali, per la immedesimazione vittoriosa dell'esercito colla nazione, e per molte altre evidenze, se non è forse perfetta, è certamente superiore a quella di qualsivoglia altro Stato;

2º La virtù guerriera, da non confondersi coi convulsi entusiasmi belligeri, che cementata da tradizioni vittoriose, integra, secondo noi, tutte quelle energie che il Clausewitz ha definite *grandezze morali*, è prerogativa evidente, se non esclusiva della razza teutonica;

3º L'unità di còmpito e di obbiettivo nazionale è sufficientemente chiara, benché forse non abbastanza compresa.

La continentalità è, secondo noi, l'obbiettivo più evidente ed il compito preponderante. La preponderanza è naturalmente insita nell'organismo, ma l'evidenza non è sufficiente; talune tendenze marittime e coloniali se non perturbano la coscienza nazionale, la infestano di nocivi fermenti. Il conseguimento della completa e perfetta continentalità, senza escludere obbiettività marittime secondarie, dovrebbe ancora essere, come fu, la principale, se non esclusiva, obbiettività.

Benché perturbante, l'obbiettività marittima e coloniale non è tale da intaccare profondamente la coscienza nazionale e germogliarvi un funesto quanto erroneo dualismo:

4º L'unità d'indirizzo nella preparazione alla guerra, per la forma della Costituzione, per la iniziativa imperiale, per la vigoria direttiva, per l'eccezionale sapienza e bontà di ordinamenti ed istituzioni militari, per la sufficiente, se non perfetta, obbiettività nazionale, è possente ed integra quanto e forse più di quella di qualsivoglia nazione;

5º L'evidenza del metodo, offensivo o difensivo, nell'attuazione del conflitto è forse, nazionalmente, se non militarmente, meno luminosa che pel passato. Gli ideali unitari nel 1866 e nel 1870 imponevano l'offensiva immediata, e questa obbiettività era sostanza della coscienza nazionale.

Pure ammettendo il principio che l'offensiva sia la migliore delle difese, è lecito dubitare che, per le nuove condizioni politiche, militari, materiali della lotta, questa obbiettività sia nazionalmente sentita e compresa. Esaminando le condizioni dei teatri di guerra continentali e marittimi le cause di questa indeterminazione appariranno più evidenti; qui importa soltanto riconoscere l'esistenza sintetica di queste causalità che, salvo errore, menomano la lucidità della coscienza nazionale;

6º La potenzialità militare che la Germania può materialmente esplicare nel conflitto, e specialmente nell'urto iniziale, indipendentemente da qualsiasi efficienza morale, sarà oggetto di successive considerazioni; qui giova solamente constatare che continentalmente essa è superiore a quella di qualunque nazione non esclusa, per considerazioni speciali, la Russia, e che questa preponderante continentalità s'impone militarmente quanto politicamente, né può venire menomata da perturbazioni marittime di sensibile influenza sulla situazione generale;

7º Il sentimento di solidarietà internazionale, indispensabile al vittorioso conseguimento degli obbiettivi militari, appena incipiente e menomato purtroppo da tradizionali influenze e dai consigli dell'imperatore Guglielmo I, non certamente negletti dal suo imperiale ammiratore, non è quanto dovrebbe essere e quanto forse sarebbe

se più stringenti fossero i vincoli morali dell'alleanza.

Palese, rinnovata e rinnovabile, pacifica e pacifera, fulcro vitale di salute e di civiltà europea, questa alleanza non ha ancora saturata la coscienza germanica, né il seme bismarchiano ha gettato radici di rigoglioso e crescente sviluppo.

Non abbastanza cementata, la solidarietà non è ancora baluardo tetragono con-

tro le crescenti minacce.

Questo sintetico esame ci permette di concludere che la Germania ha quasi tutti, ed in massimo grado, gli elementi della potenzialità nazionale e della resistenza ad oltranza nella lotta e che la insufficiente evidenza del metodo esplicabile nel conflitto quanto l'insufficienza del sentimento di solidarietà internazionale, per la lenta saturazione della coscienza nazionale durante i periodi di pace, sono conseguenze logiche ed inevitabili della nuova situazione politica, che possono attenuarsi ed eliminarsi col tempo se maggiormente saranno comprese dai governi e dai popoli le ragioni che impongono la solidarietà della triplice.

La potenzialità unitaria nazionale dell'Impero austro-ungarico parrebbe sintetiz-

zabile nelle considerazioni seguenti:

1º L'organizzazione completa e permanente di tutte le energie militari, per deficienza di mezzi finanziari e per le condizioni etniche e costituenti dell'Impero, più che per mancanza di attitudine o di iniziativa, specialmente per quanto riguarda la preparazione difensiva delle frontiere e del territorio non è quale potrebbe essere, giudicandola alla stregua di quello che la Germania e la Francia hanno compiuto.

Ciò non pertanto la preparazione organica, benché incompleta ed imperfetta è però tanta e tale da consentire un efficacissimo sviluppo ed un vittorioso impiego

delle possenti energie militari dell'Impero;

2º La virtù guerriera nazionale, se non raggiunge la tonalità di quella dell'Impero germanico ha però largo fondamento, per lunga e tenace esplicazione di energie militari, tanto nella razza teutona quanto in quella magiara prevalente sul mosaico etnico delle provincie meridionali.

Benché più bruta che intellettiva, più fisica che organica, più istintiva che educata, la virtù guerriera delle stirpi meridionali, fiancheggiata da quella teutonica può essere ancora, come già fu, valido baluardo all'Europa contro le minacce orientali;

3° L'unità di còmpito o di obbiettivo dell'Impero, se forse non è sufficientemen-

te compresa, è però perfettamente determinata.

La continentalità è, senza alcun dubbio, l'unico obbiettivo che determini il còmpito dell'Impero.

Consolidare, completare questa continentalità internamente ed esternamente, tendendo a mezzodì, fronteggiando con audacia a levante la minaccia panslava è il còmpito esclusivo, evidente, non perturbato da secondarie preoccupazioni marittime o coloniali dell'Impero austro-ungarico.

Questa imperturbata unità di obbiettivo e di còmpito è grande efficienza di

potenzialità militare e politica;

4° L'unità d'indirizzo nella preparazione alla guerra se è implicita nell'unità di compito è però menomata dalla dualità politica, ad onta delle grandi prerogative imperiali, consentite dalla Costituzione.

Il dualismo teutono-magiaro non può essere interamente soppresso benché dominato da artificiosità, isolanti provvidamente le funzioni dell'Impero dalle infetti-

vità regionali dei due sistinti governi.

La gravità di questa perturbazione all'unità d'indirizzo militare, per mancanza di qualsiasi storica e pratica evidenza, non può essere in alcun modo valutata, nemmeno approssimativamente; però gl'insegnamenti derivanti da situazioni consimili, se non eguali, lasciano supporre che le difficoltà non possano sempre venire superate senza conseguenze più o meno funeste;

5º L'attuazione del conflitto esclude qualsiasi metodo che non sia quello difensivo. Nessuna ragione potrebbe giustificare l'adozione di qualsiasi temporeggiamento fosse pure momentaneo. Invulnerabile o sicuro in ogni altra parte, l'Impero deve tendere al conseguimento del suo singolare e solidale obbiettivo, con tutta l'intensità dell'urto iniziale, appoggiando ai Carpazii l'offensiva strategica:

6° La potenzialità militare dell'Impero, che analizzeremo più tardi, può e deve esplicarsi tutta, per ora, nella lotta continentale imperturbata da qualsiasi obbiettività secondaria o da gravi minacce marittime; onde è lecito ritenere che essa sia materialmente, escludendo qualsiasi efficienza morale, in grado di soddisfare alle maggiori

speranze che la solidarietà dell'alleanza possa ripromettersi dall'Impero;

7º Il sentimento di solidarietà internazionale se non è penetrato molto addentro nella coscienza delle popolazioni, per le cause cui precedentemente accennammo, non è però perturbato da speciali e divergenti tendenze. Il compito, gli obbiettivi, gli

ideali dell'Impero si fondono tutti nel crogiolo dell'alleanza.

L'Austria non è più l'elemento preponderante, se non dominante, della Confederazione germanica. Tutto è mutato, variando i determinanti della esistenza politica. La ragione vitale del nuovo Impero nulla ha più di comune con quella dell'antico. Alle artificiosità dinastiche sono prevalse le sostanzialità nazionali, e finché queste prevarranno su quelle, le obbiettività dell'Impero collimanti con quelle dell'alleanza, promuoveranno lo sviluppo del sentimento di solidarietà internazionale.

Questi condensati apprezzamenti, se veri e reali, permettono di concludere che se talune funzioni della potenzialità militare non sono e non potranno essere così sviluppate nell'Impero austro-ungarico quanto lo furono o lo potranno essere in quello germanico, talune altre funzioni, come l'unità di còmpito, l'unità di obbiettivo, l'evidenza del metodo, l'intensità del sentimento solidale e la collimazione degli obbiettivi nazionali ed internazionali, sono o possono essere capaci di più intensa e perfetta estrinsecazione, donde ne deriva che i criteri di potenzialità relativa, escludendo quelli assoluti, non permettono di stabilire una preponderanza risolutiva, giudicata in rapporto ai compiti ed agli obbiettivi dell'alleanza, dell'Impero germanico su quello austro- ungarico, poiché se a quello non può ne-

garsi una maggiore tonalità ed efficienza militare, a questo compete un più alto coefficiente di politica e militare solidarietà.

La potenza unitaria nazionale dell'Italia non regge confronto qualitativo e quan-

titativo con quelia degli Imperi precedentemente considerati.

La questione, perché italica, meriterebbe un'analisi scrupolosa più di quanto

l'indole di questo scritto lo consenta.

Siccome però in un prossimo studio di applicazione dei *criterii di potenzialità* marittima – già pubblicati – questa questione sarà completamente analizzata, onde dissipare talune fiduciose illusioni che il culto democratico-demagogico dell'antichità greco-romana, e delle medioevali repubblichette ha erroneamente germogliato nella coscienza nazionale saturandola d'ignoranza e di presuntuosità, così ci limiteremo per ora, evitando il penoso compito, a sintetizzare come precedentemente lo studio analitico, nelle considerazioni seguenti:

1º L'organizzazione delle energie militari, tanto continentali che marittime, ad onta di molti sacrifizi e di molte operosità, troppo spesso sciupati e consunte per una infinità di ragioni, che è forse meglio tacere, può considerarsi più apparente che reale, più superficiale che sostanziale, più cartacea che potenziale. Tutte le funzioni organiche sono infette di morbosità essenzialmente, se non esclusivamente, italiane, poiché il male che logora la marina e l'esercito, quanto le altre istituzioni, e che il Laird-Clowes⁷ non comprese, è *il male del paese*, di un paese che non è ancora nazione, di una nazione che non è Stato, di uno Stato che da circa vent'anni è davvero «nave senza nocchiero in gran tempesta » con tutto quello che segue.

Ad onta però di tanta iattura è logico, se non confortante, considerare che in condizioni forse anche più infette l'Italia benché vinta, poté contribuire al consegui-

mento degli obbiettivi dell'alleanza;

2º La virtù guerriera è un'incognita. Il germe antico può tuttavia esistere allo stato d'incubazione, ma certamente rimase occulto quando ebbe occasione di palesarsi, ché gli episodi eroici e gli effimeri entusiasmi non sono sostanzialità sufficienti alle *grandezze morali*. La nazione da circa trent'anni non ebbe opportunità di esplicare le sue latenti energie, e sarebbe presunzione il supporre che esse siano tali da figurare degnamente al fianco di quelle solidali, per quanto *l'omne trinum est perfectum* ci possa indurre in tentazione di patriottico orgoglio;

3º L'unità di còmpito e di obbiettivo, considerata nazionalmente, è perturbata da un sostanziale dualismo continentale e marittimo. La continentalità prevalse nel periodo del risorgimento. Per tale preponderanza e per altre artificiose ragioni, enunciate in un precedente lavoro, si è sempre più affermata nella coscienza nazionale,

ed ora specialmente per l'obbiettività continentale della triplice alleanza.

Il sentimento marittimo, per naturale efficienza di cause storiche, etniche, geografiche, topografiche, regionali, ecc... ha finito per fare breccia nel dogma militare che i destini dell'Italia debbono esclusivamente risolversi nella valle del Po. Una tendenza spiccata, se non prevalente, ha spiegato il labaro del risorgimento navale, auspice il genio napoleonico, sentenziante che l'Italia debba essere nazione marittima. Le cause determinanti o perturbatrici di questo dualismo non possono essere

* D. Bonamico, La difesa marittima dell'Italia, 1881 (Nota di D.B.).

Laird-Clowes, The Millstone round the neck of England, 1895 (Nota di D.B.).

analizzate in questo studio sintetico, e lo saranno invece nell'applicazione all'Italia dei *criterii di potenzialità marittima*; qui importa soltanto constatare la naturale coesistenza delle due obbiettività: la preponderanza presente di quella continentale, la genesi ed il futuro necessario incremento di quella marittima, le conseguenze esaurienti che ne derivano, la grave minaccia di una duplice ed intensa vulnerabilità, la totale e disastrosa perturbazione della coscienza nazionale nella preparazione e nell'impiego dei mezzi necessari al conseguimento delle divergenìi obbiettività.

Questa coesistenza naturale di due còmpiti, questa immedesimazione di due vitalità entrambe indispensabili alla sua esistenza, non può che menomare in pace ed in guerra l'efficienza militare e politica dell'Italia, finché non abbia trovate, col possente e naturale sviluppo di tutte le sue energie, le basi larghe e stabili di una quasi

esclusiva obbiettività continentale o marittima:

4º L'unità di indirizzo nella preparazione alla guerra non solo è menomata dalla coesistenza di divergenti obbiettivi e dalla profonda perturbazione della coscienza nazionale, ma è ancora vulnerata dalla mancanza di qualsiasi istituzione che tenda ad attenuare le funeste conseguenze del dualismo continentale e marittimo. L'Italia non ha, come hanno l'Impero germanico e quello austriaco, una funzione direttiva integrante tutte le vitalità militari.

Il *Comitato della difesa nazionale*, data l'indole della nostra costituzione politica, l'esclusivismo continentale o marittimo dell'alta quanto della minore gerarchia dell'esercito e dell'armata, le infinite difficoltà, naturali o fomentate che s'oppongono allo sviluppo delle affinità, provocando l'accentuazione delle tendenze repulsive, ecc., ecc., non poteva riuscire che una istituzione superflua, quantunque consultiva, ed insufficiente al conseguimento dell'altissimo scopo.

La possibilità di risolvere con vantaggio del paese, dell'esercito, dell'armata questa vitale questione non può escludersi, ma la probabilità di questa possibile quanto imperiosa soluzione è così microscopica da costringerci a concludere che il dualismo direttivo fu, è, sarà *funesta dote d'infiniti guai* finché non piaccia alla Provvidenza, divina od umana, d'illuminare la coscienza nazionale col raggio e

di quella fede che vince ogni errore.

5° Le precedenti considerazioni ci dispensano dal dimostrare l'impossibilità di una nazionale evidenza del metodo di attuazione del conflitto.

Honni soit qui mal y pense, diranno i risci ed i devarsci moderni dell'italico culto, specialmente se ardenti nell'apostolato radicale; ma noi che non sappiamo amalgamare l'arte poetica con quella militare giudichiamo eroico ma insufficiente quel patriottismo, se vero, che tutto si compendia nella formola, vincere o morire. Per morire salvando l'onore basta la fede; ma per vincere bisogna che questa fede sia radiante di scienza, e che il fenomeno non sia soltanto effetto di affinità atomiche o molecolari ma organiche e nazionali. Non escludiamo quindi la possibilità di qualche occulta elaborazione di piani di guerra in base a un determinato metodo di attuazione del conflitto, specialmente dovuta alla influenza coordinatrice della solidarietà internazionale, ma affermiamo che la coscienza della nazione è ottenebrata da densa caligine, che nessuno si preoccupa di dissiparla coll'alito dell'amore o col lume della ragione, e che questo stato comatico pare debba essere quello d'incubazione della beatitudine futura;

6° La potenzialità materiale che l'Italia può esplicare nel conflitto, e che analizzeremo a suo tempo, presenta le caratteristiche seguenti.

Quella continentale, per ragioni finanziarie, non poté e non potrà per molto tempo avere lo sviluppo consentito dalla capacità nazionale e dalla densità della popolazione. Nelle condizioni presenti eccede le risorse limitate della nazione e ne deprime la vitalità. L'organismo è ancora troppo meschino per sopportare senza grave iattura il pesante fardello che le si impone. L'esaurimento delle naturali energie è l'inevitabile conseguenza di una intensiva artificiosità. L'alcoolismo militare non può che favorire lo sviluppo della progessiva paralisi delle funzioni vitali. La fittizia vigoria alcoolica si risolverà rapidamente in isteriche convulsità, se non si ristabilisce l'equilibrio organico vitalizzando le funzioni nazionali. Per queste e per molte altre ragioni l'Italia estrinsecherà nell'urto iniziale una vigoria fittizia e non sarà in grado di utilizzare le riserve, inquadrate od inquadrabili, a meno che non si compiano fenomeni di possente induzione per effetto della solidarietà internazionale.

La potenzialità dell'armata è anche più fittizia di quella dell'esercito; l'esaurimento sarà anche più rapido e la reintegrazione delle forze quasi impossibile, per le condizioni materiali delle flotte moderne e per la quasi assoluta mancanza di risorse o riserve di potenzialità che consentono la resistenza ad oltranza;

7º Il sentimento di solidarietà internazionale, per l'evidenza delle minace e del pericolo quanto per la convinzione della insufficienza marittima, se non continentale, è abbastanza sviluppato nella nazione, ma l'intendimento dei mezzi e del fine è perturbato dalle cause cui precedentemente accennammo e da altre che si annidano nella evoluta cupola del frigio berretto.

Egoistico nella sostanza, instabile nelle affinità, gracile per rachitismo, il sentimento della solidarietà si risolve in una tensione variabile, discontinua, sussultoria, che rivelando l'imperfezione dell'apparato generatore, e la neghittosità direttiva, si risolve in un rendimento illusorio.

Le cause che snervano il sentimento di solidarietà non sono però così energiche da paralizzarne ogni vitalità, e per poco che il buon senso nazionale fosse avviato sul retto cammino dalle istituzioni e dalle classi dirigenti si può nutrire fondata speranza di una forte rigogliosità ritempratrice della coscienza nazionale.

Le precedenti considerazioni ci permettono di concludere che l'Italia è per ora un assai debole fattore di solidarietà internazionale; che questa debolezza le deriva naturalmente dalla sua gracile e nevropatica esistenza, dalla mancanza di una forte e sana educazione civile e militare, dalla insufficienza di tutti i poteri dello Stato; da una deficienza generale di serietà; dal deprezzamento di qualsiasi merito vero ed onesto; dal trionfo spudorato dell'affarismo, del fariseismo, del ciarlatanesimo e di tane altre doti plebiscitarie integranti le speranze della futura civiltà. Molte e troppe cause intellettive e morali concorrono a menomare la potenzialità militare dell'Italia, e fra queste gioverà forse ricordare il radicalismo, il vaticanesimo, la massoneria, la stampa irresponsabile, il parlamentarismo, la regionalità, il dualismo continentale-marittimo, *and so on*, che un falso pudore patrio ci induce spesso a nascondere ma che non valse né varrà che ad ingannare noi stessi, ed a rendere più umilianti gli apprezzamenti stranieri, giacché come disse benissimo il comandante X. – nella sua introduzione all'*Essay de stratégie navale* – «tout le secret est de savoir se servir mieux que les autres de ce que tout le monde connait».

Se il Mahan esaminando l'efficienza marittima di talune nazioni ha creduto opportuna la reticenza al nostro riguardo limitandosi ad asserire che «i difetti insiti

nella incompleta geografia dell'Italia, combinati con altre cause ingiuriose al pieno e sicuro sviluppo del potere navale rendono più che dubbiosa la possibilità che essa possa, per alquanto tempo, rimanere in *the front rank* fra le nazioni marittime, questa riguardosa reticenza non è troppo apprezzata ed imitata da altri scrittori che ci prodigano non solo nella *Nouvelle Revue*, nella *Revue des deux mondes, et similia* ma benanche nella *Nineteenth Century* i loro non sempre benevoli, e qualche volta rudemente scortesi giudizi sulla patologia italiana.

Questo nostro apprezzamento, che potrà parere improntato di eccessivo pessimismo, non esclude la convinzione che la spada dell'Italia, benchè di minor tempra, debba avere il suo peso nella bilancia europea e che John Bull, per misericordia divi-

na, non è tutto compendiato in Laird-Clowes.

La determinazione della situazione europea non potrebbe essere sufficiente se l'analisi conclusiva degli elementi di potenzialità militare si limitasse alle sole nazioni componenti la triplice, e non si estendesse anche a quelle costituenti l'opposta e presupposta alleanza.

Più delicato e scrupoloso, per riguardosità, si manifesta questo compito, poten-

do forse parere suggestivo un giudizio ponderato e cosciente.

Procureremo pertanto di essere, quanto più e possibile, prudenti e corretti nell'esame di quelle situazioni che ci sono, o riteniamo ci siano, sufficientemente cognite, specialmente se riguardanti la Russia, della quale non abbiamo che una indiretta e letteraria conoscenza.

La potenzialità militare della Francia parrebbe sintetizzabile nelle seguenti considerazioni:

1º L'organizzazione permanente delle energie militari, tanto difensive che offensive, continentali che marittime, fu spinta al più alto grado che l'intellettualità e la ricchezza possano consentire. Forse più il danaro che l'intelligenza, nella preparazione difensiva e nello sviluppo dell'armata intervenne come fattore di potenzialità; forse più l'esercito che la marina fu penetrato dal gigante impulso della nazione; ma poiché la perfezione non è assoluta, è necessario riconoscere che relativamente essa è tanta e quale nessun'altra nazione, esclusa la Germania, per ragioni di indole nazionale e di costituzione politica, ha potuto raggiungere. La febbrile intensità esplicata nello sviluppare una funzione organica la cui insufficienza era stata così deleteria, spinse forse Governo e nazione oltre i razionali confini, intaccando l'organismo industriale nella sua vitalità produttiva, col rivolgerne importantissima parte ad un fine che è logico quanto umano considerare transitorio.

L'energia industriale, così violentemente rivulsa dal suo alveo antico, ha però così saldo fondamento nella potenzialità agricola ed economica da resistere quasi

impunemente a coazioni anche più intense e durature.

2º La virtù guerriera fu ed è per così dire l'essenza della nazione; è però lecito avvertire che essa s'integra specialmente dalle energie fisiche ed intellettuali anziché da quelle morali, dalle calorie dell'entusiasmo anziché dalle tenacità del sentimento; dagli impulsi offensivi anziché dalla stabilità difensiva. Questo apprezzamento dovuto al genio di Cesare, riconfermato dalla perspicacia dell'emiro Musa-ben-Nasser nella sua relazione al califfo Valid I, non venne menomato dagli avvenimenti posteriori e può dirsi che abbia avuta piena sanzione nell'ultima guerra. È pertanto logico concludere che il sistema degli armamenti nazionali, imprimendo sempre più negli eserciti le caratteristiche della razza, accentuerà

maggiormente le cause e gli effetti derivanti dalle prerogative galliche della guerriera virtù.

3º L'unità di còmpito e di obbiettivo, se non è offuscata nella coscienza nazionale, è menomata di fatto dalla coesistenza quasi equilibrata degli obbiettivi e dei còmpiti continentali e marittimi. Questo dualismo se forse non sarà, come già fu in tutte le guerre del periodo velico, e specialmente nei grandi conflitti continentali di Luigi XIV, della Repubblica, dell'Impero, così fatalmente funesto, non cesserà però di perturbare la coscienza nazionale in tempo di pace e di scindere l'unità di azione in tutti quei conflitti nei quali una delle due obbiettività non preponderi assolutamente sull'altra. Questa grave questione sarà pienamente esaminata nell'applicazione alla Francia dei *criteri di potenzialità marittima*. Qui preme soltanto stabilire quanto segue:

a) Il dualismo continentale e marittimo è insito nell'organismo francese assai più

che in qualsivoglia altra nazione europea, non esclusa l'Italia;

b) Ogni qualvolta questo dualismo dovette estrinsecarsi nel conflitto prevalse, come doveva prevalere per forza maggiore, la continentalità a danno non sempre lieve dell'organismo marittimo;

c) Quando il dualismo non dovette esplicarsi nel conflitto, come nella guerra dell'indipendenza americana ed in quella del 1810, una grande somma di energie nazionali non poté essere rivolta al conseguimento del preponderante obbiettivo;

d) Gli impulsi dati all'incremento marittimo furono quasi sempre artificiosi; se furono spontanei furono effimeri e transitori e nulla induce a credere che quello che fu non debba rinnovarsi, finché persistono e si accentuano le cause determinanti del dualismo continentale e marittimo;

e) Se l'attuale tendenza è rivolta all'incremento marittimo, ciò è piuttosto effetto di una esuberanza vitale consentita da un non breve periodo di pace, anziché da una naturale condizione di equilibrio emergente da nuove casualità o da novello assetto della coscienza nazionale;

f) Le prerogative marittime che gli autori dell'*Essay de stratègie navale* rivelarono alla Francia, per eccitarla a fittizi entusiasmi navali, affermando «che l'incomparabile situazione geografica della Francia le permette di utilizzare i principî generali della strategia in modo tale che nessun'altra nazione ne potrebbe tirare un uguale vantaggio» benché esagerate, sono oggi quali furono pel passato, né la marina a vapore potrebbe giovarsene, relativamente, meglio di quanto fu possibile nel periodo velico;

g) Il dualismo tenderà ad accentuarsi sempre più colla espansione dell'impero coloniale, ma la continentalità non può cessare di essere il fondamento della coscien-

za nazionale:

4º L'unità d'indirizzo nella preparazione alla guerra per le precedenti considerazioni, per la perturbazione della coscienza nazionale, per la mancanza di un centro integrante e dirigente, per la deficienza di affinità fra l'esercito e la marina, per le scarse prerogative presidenziali, per l'eccezionale mutabilità dei poteri, per la invadente onnipotenza deputatesca, per il sistema della prevaricazione burocratica, trionfante in Francia come in Italia, è lecito concludere che per quanto riguarda l'unità d'indirizzo

Se Messenia piange Sparta non ride.

5º L'evidenza del metodo di attuazione del conflitto è quasi perfetta tanto nella ipotesi della lotta singolare fra nazione e nazione, quanto fra alleanza ed alleanza. La

coscienza nazionale non comprende che l'offensiva, sempre l'offensiva, tanto continentale che marittima.

Questa imperiosità deriva come già accennammo dall'indole gallica; ma nelle condizioni presenti è imposta dalla situazione militare, poiché contro la Germania l'offensiva, se esplicabile, è imposta dalle condizioni del teatro della guerra; contro l'Italia dalla schiacciante preponderanza continentale e marittima, contro l'Inghilterra stessa dalla impossibilità storicamente accertata, di sviluppare convenientemente altre modalità di conflitto che la corsa o l'invasione: l'una e l'altra essenzialmente offensive. Le modalità difensive che potrebbe consigliare la protezione delle colonie, quando la preparazione del teatro della guerra coloniale lo consentisse, non offenderebbero l'unità di sistema, poiché le grandi e risolutive battaglie si combatteranno sempre nei principali teatri di guerra, ed il dominio coloniale, se insulare o costiero e non continentale, dipenderà sempre da quello navale. L'unità di metodo è quindi evidente, razionale, imperiosa, benché forse non sempre utilmente e vittoriosamente esplicabile.

6° La potenzialità materiale che la Francia può esplicare nel conflitto, indipendentemente da qualsiasi efficienza morale, è più che quadrupla di quella estrinsecata inizialmente nell'ultima guerra. Benché la Francia nell'imporsi tale còmpito miri direttamente all'esaurimento lento, ma inevitabile, delle altre nazioni, è lecito supporre che il marziale fardello finisca per deprimere la fibra quanto le illusioni nazionali. È il vero caso di dire: *c'est l'argent qui fait la guerre*, ed è saggio riconoscere che la Francia persisterà *usque ad finem* nelle dispettosità punzecchianti ed esaurienti.

Tale sistema di lotta, che la Francia prescelse, imponendolo alle altre nazioni che per ora lo subiscono passivamente, si è sostituito nella coscienza nazionale al sentimento più virile, ma meno pratico della violenta *revanche* e non è improbabile che, per molte ragioni sociali e politiche, questo sistema di rappresaglie finisca per consolidarsi coll'emergere di una generazione che non può più avere nel sangue i fermenti biliosi di quella che tramonta. Soddisfatta nella vanità, se non nell'orgoglio; lanciata nelle imprese coloniali, sollecita di non compromettere la posizione conseguita; certa di una crescente influenza futura; convinta di potere spingere, benché lentamente, tanto la Germania quanto l'Italia, non però l'Inghilterra, all'esaurimento, la Francia persisterà nel sistema prescelto delle dispettosità, spalleggiata da non dissimili tendenze della sua speculatrice alleata.

Se la densità della popolazione non è in sensibile aumento né lo sarà, ad onta degli incoraggiamenti legali, poiché, come osserva sapientemente il Mahan,º il sistema nazionale di economia *bas checked the production of children*, il continuo incremento della ricchezza, avente radice nella sana e vigorosa fibra, intellettuale e morale della provincia, se non delle grandi città, assicura largamente i mezzi di persistenza nel sistema, colla continua rinnovazione del materiale, cui le ferventi attività industriali e scientifiche sono specialmente rivolte. È quindi logico concludere che la potenzialità materiale può tendere e tenderà ad un incremento inconseguibile delle confinanti nazioni;

7º Il sentimento di solidarietà internazionale, per le ragioni svolte nella seconda parte di questo studio, se apparisce determinato dalla ragione storica ed a quella

⁹ A. T. Mahan, op. cit., cap. I (Nota di D.B.).

esclusivamente nazionale, si rivela artificioso ed incosciente a chi considera, come deve essere, il fenomeno di solidarietà dal pimto di vista europeo. Il germe di un dualismo dovrebbe quindi trovarsi allo stato d'incubazione, se non di vitalità nella coscienza della Francia, e la stampa dovrebbe rivelarne le graduali manifestazioni.

Che il germe esista allo stato d'incubazione ebbimo opportunità di constatarlo personalmente da brevissimo tempo; ma esso giace per ora nelle più elette coscienze dei pensatorl e dei poeti, legittimi eredi del patrimonio profetico del loro maestro, e sarebbe vano ricercarlo nella pubblica coscienza come nella pubblica opinione.

Les canons vont partir tout-seuls, mi diceva un giorno il contemplativo poeta della Révolution, mentre il suo sguardo attraversando il tenebroso orizzonte rivelava le sofferenze di un'anima prometea, incatenata alla rupe caucasea; ed in quella frase si compendiava tutta la coscienza e l'incoscienza francese.

La solidarietà internazionale, qualunque ne sia l'intendimento storico, filosofico, politico, militare, è perfettamente fusa o voluttuosamente cullata colla *revanche* nella

coscienza nazionale dal patriottismo e dall'orgoglio francese.

Le sofferenze della Polonia più non accendono le simpatie a pubbliche proteste ed a personali sfregi ed oltraggi all'autocrate. *Chi è morto giace e chi vive si dà pace*, dice la sapienza dei popoli, e sulla loro pietra sepolcrale l'ironia del destino ha scolpito 1a serie dei *jamais* di George Dandin.

Evidente e vigorosa, logica quanto pratica, politica quanto militare, la solidarietà franco-russa, non ha, né potrebbe avere, come non l'ebbe l'*allience impie*, nessun

fondamento etnico o morale.

Il germe del dualismo persisterà lungamente allo stato di incubazione, finché gli avvenimenti politici non abbiano reso possibile un nuovo equilibrio europeo, più o meno simile a quello che esporremo nell'ultima parte conclusiva di questo studio, fondato sulla granitica base della solidarietà internazionale europea. Finché persisterà lo stato d'incubazione, a meno d'imprevedibili ed improbabili eventi, la solidarietà franco-russa deve essere considerata un fattore potente e determinante della situazione politica e militare dell'Europa.

Queste considerazioni ci permettono di apprezzare l'immensa attività militare, fisica ed intellettuale, se non morale, sviluppata dalla Francia dopo l'*année terrible*.

Essa non solo *n'est plus l'agonissante de 1871*, come nel 1883 asseriva l'ammiraglio Aube, ¹⁰ ma ha davvero tanto in terra che in mare *une epée dont les coups pourraient être mortels à ceux qui s'y exposeraient de gaité de cœur*, ciò che non sembra molto probabile.

Tutti gli elementi della potenzialità, esclusa l'unità di compito e quella d'indirizzo, perché menomate da persistente e forse inevitabile dualismo, concorrono per assegnare alla Francia, se non il primo, certamente il secondo posto fra le nazioni

continentali e marittime.

La potenzialità militare, specialmente quella offensiva della Russia, è una nebulosa così prossima allo stato di condensazione che riesce impossibile, crediamo per tutti, formarsene un concetto approssimato qualsiasi. Per noi questa nebulosità è così compenetrata di mistero che ci indurrebbe a desistere da qualsiasi esame se non fossimo imperiosamente costretti dalla necessità di sfiorare almeno la questione onde

^{** *}Revue des deux mondes - Italie et Levant - Notes d'un marin* (Nota di D.B.).

procedere nello studio iniziato. È quindi colla maggiore perplessità che dall'esiguo *stock* delle nostre conoscenze indirettamente raccolte, spigoliamo quelle meno avariate, avventurandole alla pubblica flagellazione, nelle considerazioni seguenti:

1º L'organizzazione generale di tutte le energie militari, non solo è di gran lunga inferiore a quella delle nazioni precedentemente considerate, ma non è, né potrà per lungo tempo ancora essere sufficientemente attivata, ad onta degli incentivi materiali e delle sollecitudini fraterne prodigate dalla Francia. Talune recentissime rivelazioni di un diplomatico lasciano supporre che i miliardi francesi siano goccie di rugiada stillanti nella botte delle Naiadi. Checché ne sia di quest'aurea distillazione può ritenersi che, per ora la lupa dantesca

che dopo 'l pasto ha più fame di pria

non è iperbolica immagine di quella moscovita.

L'eccesso della massa, non può compensare la rudimentale insufficienza dell'organizzazione, la quale, non solo menoma l'intensità dell'urto iniziale di cui sarebbe capace l'Impero, ma renderà problematica l'utilizzazione della riserva di energia fisica nel breve periodo di tempo generalmente stimato sufficiente allo sviluppo delle operazioni risolutive. Le guerre napoleoniche, quella di Crimea e quella che si compendiò nel grande episodio di Plewna dimostrano le difficoltà della mobilitazione e della successiva reintegrazione degli eserciti, onde è logico concludere che nella ipotesi di una conflagrazione non precedentemente elaborata dalla diplomazia, ma improvvisa, la Russia non potrà portare sul fronte strategico che un limitato complemento alle forze scaglionate lungo la frontiera durante la pace. Il conseguente bisogno di un grande esercito stanziale, dislocato nelle provincie occidentali costituisce un fenomeno di esaurimento cui saranno insufficienti, non solo le finanze nazionali, ma ben anco le esuberanze della miliardaria alleata.

Fittizia è dunque per deficienza di organizzazione, la potenzialità della Russia, e questa artificiosità, che ha per base la Borsa di Parigi, la trascina fatalmente alla guerra o al fallimento:

2º La virtù guerriera esiste certamente allo stato rozzo, rudimentale, ma essa è un prodotto fisico piuttosto che intellettuale e morale. La preponderanza dell'aristocrazia feudale nel Governo, benché menomata in questi ultimi tempi dalla filtrazione borghese, imprime alla nazione ed all'esercito una tonalità militare che se non raggiunge l'altezza delle *grandezze morali*, è però favorevole all'armonica fusione delle elementari energie marziali. Benché la virtù guerriera non abbia potuto evidentemente affermarsi nelle guerre di questo secolo, poiché la nazione fu poco partecipe a fatti non emergenti dalla sua coscienza, se escludiamo l'ultima lotta turco-russa, ciò non pertanto non sarebbe logico negare alla nazione quelle prerogative che nessuno contesta all'esercito. Sarebbe difficile però, per insufficienza di attestazioni storiche, attribuire ad un'incognita il massimo valore della funzione, onde non crediamo di accordare alla virtù guerriera dell'Impero russo quel coefficiente di potenzialità che accordammo a quello germanico;

3º L'unità di còmpito e di obbiettivo è determinata dallo slavismo. Benché le provincie orientali, costituite da molteplici razze, siano profondamento turbate, e per la vastità dell'Impero riottose al debole freno; benché l'orientamento dell'Impero sia perturbato da tendenze marittime, coloniali, bosforo-iraniche-eritree, ecc., ciò nulla-

meno lo slavismo è il polo magnetico. Per ragioni di panslavismo la Russia è quindi orientata stabilmente a sud-ovest. L'unità di còmpito e di obiettivo nazionale, se non è perfetta ed imperturbata, è però tanta quanta consentono la supremazia dello slavismo, l'evidenza della continentalità, la preponderanza dell'esercito sull'armata, l'inesistenza di qualsiasi spiccato dualismo politico e militare, se non civile e sociale, che intacchi l'organismo dello Stato;

4º L'unità d'indirizzo nella preparazione alla guerra, sufficientemente favorita dalla preponderante obbiettività slava e dalla inesistenza di un intenso dualismo continentale e marittimo, ha saldissime basi nella aristocratica integrità dell'alta gerarchia

militare e nell'assolutismo della potestà imperiale.

L'integrazione di tutti i poteri, non escluso quello religioso, benché menomata dalla lotta di casta, e da conflitti sinodali, papali, patriarcali, non ha altro limite che quello consentito dalla volontà imperiale. La psicologia dello *tzar* è quella dell'Impero. La potenzialità di una monarchia assoluta ha per misura la capacità dinastica esercitata dal despota.

La storia, antica e moderna, non ha insegnamento più certo, più filosofico. Ora, poiché parrebbe che il giovine *tzar* abbia grande analogia di tendenze e di attività militari col suo imperiale cugino germanico, è lecito ritenere, fino a prova contraria, che nelle sue mani l'unità direttiva assumerà una integrazione eccezionale, se duratura, la cui efficacia non può essere né preveduta, né approssimativamente apprezzata;

5º L'evidenza del metodo nell'attuazione del conflitto parrebbe non essere quanta l'unità d'obbiettivo, di còmpito, d'indirizzo, potrebbero consentire, imponen-

do indiscutibilmente l'offensiva.

Le cause che menomano l'evidenza del metodo hanno la loro radice nell'indole organica militare dell'Impero, la quale, secondo il Clausewitz sarebbe essenzialmente difensiva. Un mezzo secolo di preparazione ed il grande impulso dell'alleanza potrebbero però consigliare ed anche imporre, non sappiamo con quanta speranza, l'offensiva.

Nella ipotesi di un conflitto fra la triplice e la duplice, essendo esclusa qualsiasi probabilità di correlazione continentale e marittima, la Russia potrebbe con sicurezza esplicare l'offensiva verso ponente senza timore di alcuna seria minaccia nel Baltico e nel mar Nero.

Per considerazioni che esporremo più tardi esaminando la situazione militare, un'alleanza della Russia non ha per la Francia altro valore che quello insito nell'offensiva. Il metodo difensivo non può gettare nella bilancia della guerra, avente per fulcro l'alleanza, che una imponderabile influenza, sufficiente forse a salvaguardare l'integrità dell'Impero, insufficientissima al conseguimento degli obbiettivi francesi.

La Francia imporrà quindi l'offensiva, e per quanto questa non corrisponda all'indole dell'Impero, nel conflitto contro la solidarietà austro-germanica, ciò non pertanto è più che probabile che essa finisca per prevalere nei consigli imperiali.

Benché la divergenza di metodo non possa escludersi e possa anche accentuarsi, se verrà meno l'affluenza dei miliardi francesi, è logico ritenere che l'offensiva sarà probabilmente il metodo prescelto, quantunque a parer nostro non sia quello che assicura alla Russia le maggiori probabilità di utilizzare le sue potenti energie;

6º La potenzialità militare che la Russia può esplicare nel futuro conflitto non può essere con sufficiente approssimazione valutata, poiché dipende in massimo grado dalla vigoria degli impulsi auriferi francesi e del metodo difensivo od offensivo

che verrà adottato. Immensa nella difensiva per la possibilità di attuare con vantaggio tutti e quattro i procedimenti che il Clausewitz assegna alla difesa, la potenzialità della Russia si è sempre rivelata proporzionalmente debole, se non sempre insufficiente, nell'offensiva.

Per tali ragioni, quantunque numericamente preponderante, la capacità militare della Russia, come abbiamo già affermato, nella ipotesi del conflitto europeo devesi considerare inferiore a quella della Germania e fors'anco a quella dell'Impero austro-ungarico, mentre difensivamente sarebbe forse preponderante, alla lunga, sull'offensiva simultanea di entrambi gl'Imperi;

7º Il sentimento di solidarietà, se forse meno sentito e compreso, rispecchia esat-

tamente le caratteristiche principali di quello francese.

Nessun vincolo di affinità etnica e morale stringe la razza celtica alla slava. L'influenza repubblicana e democratica francese se può eccitare le speranze e gli entusiasmi delle classi novatrici, certamente le più intellettuali, non può essere che sospetta alla sovranità, all'aristocrazia feudale ed alla gran maggioranza delle classi inferiori. Il panslavismo come la *revanche*, è l'unico determinante di solidarietà, poiché la speculazione finanziaria non può essere considerata che il corollario del principio *do ut des* in attività di attuazione.

Sfarzoso, teatrale, declamatorio nelle forme, il sentimento di solidarietà emergente dai ghiacciai dell'egoismo schietto e non dalle calorie del cuore, sarà per infini-

te ragioni, un misero coefficiente di potenzialità nel conflitto.

Questo sintetico esame permette di concludere che l'efficienza della Russia nella lotta è meno determinabile di quella delle altre nazioni; che le imprevedute ed imprevedibili eventualità saranno molte e di non piccolo effetto; che saranno maggiori nell'offensiva anziché nella difensiva; che le operazioni iniziali ed i primi, benché non generali, conflitti, potranno modificare radicalmente la situazione; che l'offensiva potrà essere più apparente che reale, per relativa insufficienza e per la preponderanza che le naturali energie finiranno per esercitare su quelle fittizie create dalla solidarietà internazionale.

Compiuto, benché molto imperfettamente, l'esame degli elementi astratti delle potenzialita nazionali, dobbiamo procedere ad esaminare gli elementi concreti commensurabili di queste potenzialità, dalle quali s'integra quella internazionale.

Siccome però questi elementi concreti, forze mobili e teatri di operazione, costituiscono la sostanzialità della situazione militare continentale e marittima, così di quelli e di questa ne facciamo argomento di un'unica ed integrale disamina.

D. BONAMICO

PARTE TERZA

Domenico BONAMICO

MAHAN, CALLWELL E IL POTERE MARITTIMO (1897 - 1899)

Ferruccio BOTTI

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

Come già abbiamo ricordato, Domenico Bonamico (d'ora in poi D.B.) accenna per la prima volta al pensiero di A.T. Maban¹ nell'articolo sulla «Rivista Marittima» del marzo 1995 che abbiamo riportato nella Parte II, ma mostra di conoscere le sue opere già negli articoli sulla strategia navale del maggio 1894 (vds. Parte III), presentandolo come fautore di una «cultura extra-tecnica» nella Scuola di guerra navale americana (cfr. anche la biografia in appendice). La serie di otto articoli con il titolo Mahan e Callwell, che qui vogliamo presentare, è stata pubblicata sulla «Rivista Marittima» dall'ottobre 1897 al febbraio 1899 e ristampata (con breve introduzione e alcune note a cura dell'Ammiraglio Giuseppe Fioravanzo) nel 1938, nell'ambito della collana «La guerra e la Milizia negli scrittori italiani d'ogni tempo» diretta dal gen. sen. Francesco Grazioli e dal prof. Gioacchino Volpe, Accademico d'Italia.²

L'ultima parte degli articoli su Mahan e Callwell, concernente le considerazioni conclusive tratte dall'autore (articoli sulla «Rivista Marittima» di gennaio e febbraio 1899, riportati nel capitolo VI) è stata pubblicata a cura della stessa «Rivista Marittima» in un volume a parte appunto intitolato «Il potere marittimo» (1899). Detta opera è stata però riproposta dalla stessa collana anche in un volume a cura di Guido Po uscito nel 1937, cioè un anno prima di quello del Fioravanzo. Probabile difetto di coordinamento editoriale, che però dimostra, di per sé, l'importanza dell'argomento e l'interesse per le riflessioni dell'autore alla soglia del secondo conflitto mondiale.

In Mahan e Callwell D.B. si riferisce ad ambedue le opere fondamentali di Mahan, L'influence of sea power upon history 1660-1783 (pubblicata nel 1890 e di recente tradotta in italiano a cura del compianto comandante Antonio Flamigni) e L'influence of sea power upon French Revolution and Empire (1793-1812), pubblicata in due volumi nel 1892 e mai tradotta in italiano, anche se giudicata da D.B. e dal Manfroni lo scritto migliore e più importante di Mahan (giudizio, questo, che specie in Italia non si può non condividere, vista anche l'importanza del Mediterraneo nelle guerre della Rivoluzione Francese e dell'Impero).

¹ Per comodità e per opportuna informazione del lettore, riportiamo in appendice una sintetica biografia e bibliografia di A.T. Mahan.

² Roma, Ed. Roma 1938. Si veda, in merito, anche il saggio del comandante Franco Garofalo *Un precursore* («Rivista Marittima» 1938, vol. IV Fasc. X, pp. 3-18), che ben sintetizza i contenuti di *Maban* e *Callwell*.

D. Bonamico, Il problema marittimo dell'Italia - Il potere marittimo, Roma, Ed. Roma 1937.

^{&#}x27;Cambridge, USA 1890 e London, Sampson Land and Co. 1890.

⁵ Cambridge, USA 1890 e London, Sampson Land and Co. 1892 (2 Vol.).

L'Influence upon history è stata tradotta in tedesco nel 1896, in giapponese nel 1897 e in francese nel 1899 a cura del capitano di fregata Boisse. In Italia invece i meritori tentativi dell'editore torinese Casanova di pubblicare nello stesso periodo una traduzione italiana falliscono, sì che lo stesso editore si adatta a stampare in Italia – sempre nel 1899 – la traduzione francese del Boisse, recensita da Camillo Manfroni sulla «Rivista Marittima» (1899, Vol. IV Fasc. XII, p. 698).

Nel 1904 il Manfroni, che con D.B. divide la palma del più grande interprete italiano di Mahan, annota nella Prefazione alla traduzione italiana di The interest of America in Sea Power Present and Future (1897):

le opere principali del nostro autore [...] sono state tradotte in quasi tutte le lingue europee, e, fuori d'Europa, persino in giapponese; ma non sono state tradotte, se non parzialmente, in lingua francese, mentre una traduzione italiana, che già da parecchio tempo e più volte era stata proposta, non incontrò il favore di chi avrebbe potuto e forse dovuto incoraggiarla. Perciò delle idee del Mahan alcuni parlano senza aver letto direttamente le opere di lui, fondandosi o sulle illustrazioni, che ne ha fatto nella *Rivista Marittima* il nostro Domenico Bonamico o sul riassunto che nello stesso periodico feci io stesso alcuni anni or sono, o finalmente su qualche rara citazione, spesso anche di seconda mano, che qua e là fa capolino di tratto in tratto nelle opere degli scrittori di questioni militari.⁷

Nel sottolineare la recentissima, meritoria iniziativa dell'Ufficio Storico della Marina che nel 1994 ha finalmente reso disponibile, dopo oltre un secolo di attesa, la traduzione integrale italiana di The influence upon history, auspichiamo perciò che venga presto tradotto – per la sua importanza storica e mediterranea – anche il secondo e più importante libro del Mahan, The influence upon The Revolution and Empire. Comunque nell'ottobre 1897, quando esce sulla «Rivista Marittima» il primo degli articoli di D.B. dedicato a Mahan e Callwell, Mahan non ha scritto solo le due opere in questione: nello stesso 1892 esce The life of Admiral Farragut⁸ e sempre nel 1897 sono pubblicati The interest of America in Sea Power present and future⁹ (tradotto in italiano nel 1904 a cura e con prefazione di Camillo Manfroni)¹⁰⁰ e The life

⁶ Paris, L.H. May 1899 (Recensione di C. Manfroni su «Rivista Marittima» 1899, Vol. IV Fasc. XII, p. 698). Va però considerato che dal 1894 al 1896 tale traduzione – a cura dello stesso Boisse – compare a puntate sulla *Revue Maritime et Coloniale* edita dal Ministero della Marina francese. Secondo il Motte, ciò induce a chiedersi «se la traduzione del Boisse non gli sia stata ordinata dall'Ammiragliato francese allo scopo di contrastare le teorie della *Jeune École* e riabilitare la corazzata e la guerra di squadre» (M. Motte, *L'influence de Maban sur la Marine francaise* – in *L'évolution de la penseé navale IV*, a cura di H. Coutau-Bégarie, Paris, Centre d'analyse politique compareé 1994, pp. 155-156).

⁷ C. Manfroni, Prefazione a A.T. Mahan, L'interesse degli Stati Uniti rispetto al dominio del mare, Torino, Casanova 1904.

^{*} London, Sampson - Low 1892.

⁹ Cambridge, USA 1897 e London, Sampson, Low, Marston and Co. 1897.

¹⁰ A.T. Mahan, *L'interesse degli Stati Uniti rispetto al dominio del mare*, Torino, Casanova 1904. Inoltre il Manfroni recensisce e commenta il libro – al quale D.B. non dedica alcuna attenzione né al momento né dopo – sulla «Rivista Marittima» del 1898 (*L'ultimo libro del Mahan* - Vol. I, Fasc. III pp. 353-362). La traduzione italiana del 1904 é stata ristampata nel 1996 con titolo modificato (A.T. MAHAN, *L'importanza del potere marittimo per gli interessi degli Stati Uniti* – *commento e note a cura di F. BOTTI, ROMA, ED. FORUM DI RELAZIONI INTERNAZIONALI 1996*).

of Nelson, the embodiment of the Sea Power of Great Britain (tradotto in francese nel 1900).11

Le opere su Farragut (celebre ammiraglio dell'Unione degli Stati del Nord nella guerra di secessione americana 1861-1865) e su Nelson, che possono definirsi minori, sono recensite da A. V. Vecchi sulla «Rivista Marittima» dell'ottobre 1897 e del marzo 1898. Il Manfroni, dal canto suo, non si limita a una pregnante ed esauriente prefazione alla traduzione italiana dell'Interest of America, ma analizza e commenta in modo assai esauriente sulla «Rivista Marittima» sia The influence upon history (1894 e 1895) se che The influence upon the Revolution and Empire (1895) e lo stesso The interest of America. Il

Anche la Rivista Militare italiana nel 1895 dedica ad ambedue le opere fondamentali di Mahan una recensione (non firmata) singolarmente favorevole, nella quale si apprezza la nuova metodica da lui seguita e si coglie l'occasione degli accenni di Mahan al Mediterraneo e all'Italia per parlare delle nuove esigenze strategiche che detta al nostro Paese la sua posizione nel Mediterraneo. Scrive il recensore: «il nostro pensiero vola involontariamente all'Italia ed applica ad essa i criteri trovati dallo scrittore americano, pensa all'ampio sviluppo costiero, ai numerosi porti [...] e considera pure la importanza tutta nuova che va assumendo il Mediterraneo a traverso il quale il nostro paese è gettato come un immenso ponte che congiunga l'Europa con l'Africa Settentrionale. Fino dal 1864 il [generale] Cialdini, discutendo in Senato con profetica parola queste nuove condizioni strategiche del nostro paese, le riassumeva dicendo: noi entriamo nelle condizioni precise in cui vissero i Romani, e l'Italia deve essere considerata militarmente dal punto di vista di quel popolo guerriero, vale a dire al rovescio del sistema in voga oggidì».

Non va infine trascurato che nello stesso anno 1897 il comandante Di Saint Pierre (come D.B. insegnante di arte militare marittima alla Scuola di Guerra dell'Esercito di Torino) pubblica gli Appunti di arte militare navale per gli ufficiali del terzo corso della Scuola di guerra (recensiti dal Manfroni sulla «Rivista Marittima» nei quali l'autore, come scrive lo stesso Manfroni,

ha incominciato a far conoscere ai suoi uditori che cosa sia il *Sea power*; inteso nel senso suo d'oggidì, e rivolgendosi agli ufficiali dell'Esercito, prima di esporre i nuovi risultati cui il Mahan giunse, così si è espresso: «che voi conosciate che cosa sia la Marina, le armi che adopera, le navi che possiede, l'organica che la regge, è non solo utile, ma necessario; ma lo scopo di queste mie conversazioni sarebbe a mio credere mancato, se a voi non tentassi inoltre di provare che la Marina è un fattore *sine qua non* della nostra vitalità; se non vi facessi vedere, come le marinerie

¹¹ Cambridge, USA 1897 (2 Vol.) La traduzione francese è a cura del comandante Diesbach (Paris, Berger-Lévrault 1900).

¹² «Rivista Marittima» 1897, Vol. IV Fasc. X, pp. 225-228 e 1898, Vol. I Fasc. III, pp. 523-537.

¹³ C. Manfroni, *Una nuova storia critica della Marina Militare*, «Rivista Marittima» 1894, Vol. III Fasc. VII, pp. 217-231 e Id., *L'influenza della potenza marittima sulla storia*, «Rivista Marittima» 1895, Vol. II Fasc. VI, pp. 453-489.

¹¹ C. Manfroni, *La potenza marittima inglese durante la Rivoluzione e l'Impero*, «Rivista Marittima» 1895, Vol. III Fasc. VII, pp. 5-41.

^{15 «}Rivista Militare Italiana» 1895, Vol. IV Disp. IX, pp. 1777-1781.

¹⁶ «Rivista Marittima» 1897, Vol. IV Fasc. XI, pp. 440-445.

hanno deciso importantissimi avvenimenti nella storia dei popoli, se non vi dimostrassi che anche nei tempi antichi Roma stessa per vincere ebbe bisogno del dominio del mare e se non vi provassi che senza una Marina forte e potente l'Italia non potrebbe aspirare a diventare una grande nazione». A questo altissimo intendimento è ispirata quasi tutta la prima parte del suo lavoro, che in qualche punto è esposizione critica delle dottrine nuovissime del Mahan, in qualche altro è discussione vivace degli elementi di potenzialità marittima dei diversi Paesi, tolta dall'opera del medesimo autore, in altro infine è esposizione sistematica delle condizioni della nostra Marina, considerata in sé, ed in rapporto con quelle degli altri Paesi.

Da questa breve panoramica si deduce che l'analisi critica di Mahan compiuta da D.B. – di gran lunga la più organica e approfondita – non è tuttavia una vox clamans in deserto; il massimo scrittore e storico navale contemporaneo – così viene definito fin da allora l'ufficiale di marina americano – è conosciuto e studiato contemporaneamente in Italia e Francia a partire dal 1894-1895.

Come negli stessi Stati Uniti, l'interesse per l'opera di Mahan anche in Italia e in Francia non è puramente teorico, ma appare connesso con la necessità di risollevare la fiducia nel ruolo della Marina in un periodo nel quale, per diverse ragioni, le risorse disponibili per le nuove costruzioni navali erano scarse e – specie in Francia e negli Stati Uniti – circolavano con notevole successo idee contrarie alla costruzione di grandi navi, che era invece inevitabile corollario delle teorie di Mahan. Oltre che dalla citata prefazione del Manfroni alla traduzione italiana di The interest of United States (libro che è interpretato in chiave divulgativa e pratica e perciò trascura gli elementi teorici contenuti nelle altre opere), il valore propagandistico delle idee del Mahan traspare molto chiaramente da una seconda recensione – che si aggiunge a quella del Manfroni, riferita all'edizione inglese 1897 – della predetta traduzione, a cura del comandante G. Astuto.¹⁷

Dal punto di vista cronologico, i saggi di D.B. sono pubblicati nello stesso anno dei citati Appunti di arte militare navale del Saint Pierre, che per conto suo inizia un sia pur sommario commento delle teorie del Mahan. Inoltre l'opera di D.B. è preceduta dalla citata analisi critica del Manfroni (1894) sulla «Rivista Marittima» (che per il momento riguarda solo The influence upon history, sul quale egli ritorna ampiamente nel 1895).

Il Manfroni, che non è ufficiale di Marina, diversamente da D.B. limita il suo studio critico alla parte storica, confessando chiaramente la sua incompetenza nell'esaminare la parte più propriamente strategica e di arte militare. Tuttavia ha il merito di aver per primo indicato con mirabile chiarezza in che cosa consista la novità del metodo introdotto da Mahan, che fa compiere un grande salto di qualità alla storia e strategia navale:

sino ad oggi, coloro che avevano preso a narrare le guerre marittime, o s'erano accontentati di esumare dai polverosi archivi i documenti del passato, dandoci così una storia utile solo agli eruditi; ovvero, studiando i movimenti delle squadre, la loro preparazione, la loro condotta, senza ricercare le cause dei fatti, s'erano occupati soltanto degli insegnamenti tattici e strategici che se ne potevano ricavare. Il

¹⁷ «Rivista Marittima» 1904, Vol. III Fasc. I, pp. 191-194.

nostro autore [Mahan - N.d.c.] non ha seguito né l'uno né l'altro esempio: la sua storia è più elevata, più filosofica, e perciò più utile; essa è un vero quadro sintetico di tutta la vita pubblica, specialmente del secolo XVIII e dei primi anni del nostro: poiché vi si considera il sorgere e lo svilupparsi della marineria, come parte integrante della vita e dell'attività dei popoli; vi si ricercano gli effetti che il dominio del mare ebbe sullo svolgimento e sul risultato definitivo delle grandi guerre coloniali, vi si studiano le cause dell'incremento di alcune colonie, della decadenza di altre, e dallo studio diligente del passato si ricavano ammaestramenti utili per il presente e per il futuro: in una parola, essa è il primo esempio di filosofia della storia navale. Ma, scritta da un ufficiale di marina e per gli ufficiali di marina, questa storia può anche considerarsi come una vera preparazione agli studi di tattica e di strategia, perché la narrazione delle grandi guerre navali porge al Mahan l'occasione di discutere e di criticare le operazioni militari dei vari comandanti, e lo studio degli esempi lasciatici dai grandi maestri dell'arte della guerra, del costante ripetersi di certi fatti e di determinate circostanze, dei mezzi di offesa e di difesa, gli permette di dedurre quelle leggi generali, che restano immutate in tutti i tempi, qualunque sia la forza motrice, o il remo o la vela o il vapore, qualunque siano le armi, qualunque siano gli uomini cui esse sono affidate.

Il «modello» di Mahan, così ben sintetizzato nel 1894, è stato dal Manfroni tenuto ben presente nella sua Storia della Marina italiana dalla caduta di Costantinopoli alla battaglia di Lepanto¹⁸ che avrebbero dovuto costituire il terzo volume di una Storia della Marina italiana dal 1476 ad oggi, in più volumi, a carattere nazionale e «libera da quelle borie regionali, da quelle meschine rivalità di campanile, onde appaiono bruttate purtroppo la maggior parte delle nostre fonti.¹⁹

A questa prima interpretazione di Mahan, e al progetto di storia nazionale italiana che ispira, fa frequente riferimento D.B.. Rimane ora da chiarire perché e come contestualmente alle due opere di Mahan egli intende esaminare – non appena viene pubblicata – la principale opera del maggiore d'artiglieria (poi generale) inglese C.E. Callwell, The effects of maritime command on land campaigns since Waterloo, pubblicata anch'essa nell'ormai fatidico 1897 e significativamente tradotta in italiano, un anno dopo, a cura del Comando del Corpo di Stato Maggiore dell'Esercito.²⁰

Ebbene, le ragioni della scelta di D.B. – che in tal modo amplia notevolmente il quadro di riferimento della sua analisi – vanno ricercate nei diversi caratteri della politica estera e militare degli Stati Uniti e dell'Inghilterra, ai quali corrisponde un diverso ruolo delle forze terrestri e quindi anche una diversa strategia. Già abbiamo visto che negli articoli del 1895 sulla situazione militare mediterranea non sfuggono a D.B. le peculiari ragioni storiche, geopolitiche e geoeconomiche – delle quali Mahan è interprete e divulgatore – che di lì a poco porteranno gli Stati Uniti a contendere il dominio del mare e quindi il controllo del commercio mondiale non solo

¹⁸ Roma, Forzani & C. 1897.

¹⁹ Recensione dell'Amm. E. Prasca su «Rivista Marittima» 1897, Vol. II Fasc. IV, pp. 236-246.

²⁰ Edimburg and London, Blackwoode Sons 1897 e C.E. Callwell, *Gli effetti del dominio del mare sulle operazioni militari da Waterloo in poi*, tradotto e pubblicato per cura del Comando del Corpo di Stato Maggiore, Torino, Casanova 1898. La traduzione italiana é stata ristampata nel 1996 (Roma, Forum di Relazioni Internazionali).

all'Inghilterra ma all'Europa, sviluppando una forte Marina a carattere necessariamente offensivo. Se Mahan è l'anima, il cuore e interprete navale dell'inevitabile espansione americana, Callwell è l'interprete e l'anima non tanto e non solo del potere navale, ma del potere militare inglese che ha assicurato all'Inghilterra la leadership mondiale dalla Pace di Utrecht (1713) in poi, così come sottolinea lo stesso Mahan.

Un'ottica, quella di Callwell, tipicamente inglese: perciò più pragmatica e empirica, meno teoretica e più ristetta, attenta più che altro ai rapporti tra strategia operativa terrestre e marittima e ai riflessi della supremazia navale sulle operazioni terrestri, trascurati da Mahan. Trascurati non a caso: non si tratta certo – è bene dirlo subito – di un limite teorico, così come non è un limite teorico la visione – che potrebbe sembrare riduttiva – che Callwell ha del ruolo delle forze navali e della loro strategia.

Non va mai dimenticato che Mahan (così come in Inghilterra Callwell, in Italia lo stesso D.B., ecc.) non elabora le sue teorie in vacuo, ma in una precisa e peculiare realtà nazionale. Ciò che egli afferma, va bene in quel dato momento e per gli Stati Uniti e la loro Marina; non è quindi automaticamente esportabile in Paesi nei quali (come avviene in Italia) le Forze Armate – e non solo la Marina – operano in una

realtà geopolitica e geostrategica ben diversa.

Lo chiarisce lo stesso Mahan: «obiettivo pratico di questo studio è di ricavare dalle lezioni della storia, considerazioni applicabili al proprio Paese e alla propria Marina». E la ben definita missione che assegna a sé stesso, è quella di sensibilizzare la pubblica opinione del suo Paese (economicamente forte e in piena espansione nel mondo ma con forze navali e militari ancora trascurabili) sulla crescente necessità di proteggere il proprio commercio e i propri interessi specie nel Mar dei Caraibi – tanto più vitale in vista dell'apertura del Canale di Panama – con una forte Marina sul modello inglese, quindi in grado di combattere con grandi corazzate quella che gli scrittori navali francesi del secolo XIX chiamano la guerre d'escadre, imperniata sulla ricerca di battaglie decisive tipiche del periodo velico.

Maban, insomma, è l'interprete dell'anima marittima e commerciale del suo grande Paese, di una tendenza all'espansione nel mondo che già si rivela subito dopo la guerra di secessione 1861-1865, anche se a fine secolo, quando compaiono le sue prime opere, è ormai matura e inarrestabile e provoca una domanda imperiosa di potere marittimo. I punti essenziali delle linee d'azione strategica che indica per il suo Paese non sono nuovi: si trovano già esposti, ad esempio, nel "Rapporto annuale del segretario della Marina degli Stati Uniti" pubblicato nel 1870 dalla "Rivista Marittima". La stessa rivista pubblica, sempre nel 1870, la sintesi di un articolo del Navy and Army Journal di New York nel quale ci si oppone al progetto di riduzione delle spese per la Marina e si indica un programma che richiede una forte flotta a carattere offensivo: "per diventare, se possiamo, la prima potenza marittima del globo, bisogna popolare il Pacifico col nostro commercio, creare e proteggere il nuovo traffico chinese, giapponese, indiano, nonché quello coll'America Centrale e coll'America del Sud, costruire canali, stabilire stazioni di carbone nelle isole, nonché scali da raddobbo a mezzo cammino per ripararsi nei

22 «Rivista Marittima» 1870, Vol. I Fasc. III, pp. 501-519.

²¹ L'influenza del potere marittimo sulla storia (Cit.), p. 116.

vari mari e proteggere completamente le nostre coste, che per nuovi acquisti fatti vanno sempre più estendendosi».²⁵

È esattamente questo che il grande scrittore navale americano vent'anni dopo vuol dimostrare con il suo nuovo approccio storico, attento alle peculiarità del suo Paese. Di qui la sua avversione per la guerre de course e per la tradizionale tattica navale francese, alle quali invece D.B., come si è visto, spesso si richiama. Nel 1897 Mahan scrive, giustificando la sua insistenza sul ruolo fondamentale delle corazzate e della battaglia in alto mare:

in caso di guerra quali forze possono essere spedite contro di noi? Forze navali soltanto, perché gli Stati Uniti non hanno punti esposti su cui possano essere dirette operazioni terrestri di carattere decisivo [ben diversa è la situazione dell'Italia prospettata dal Bonamico – N.d.c.]. Questa è la natura della forza ostile che gli Stati Uniti devono temere; ma quanto grande può essere? Questa è la misura della forza di cui abbiamo bisogno; il calcolo può essere intricato, la conclusione solo approssimativa e con un relativo grado di probabilità; ma essa è la miglior risposta che si possa dare; tante navi di tale e tale grandezza, tanti cannoni, tante munizioni – insomma tanto materiale navale. Nel provvederci di questo materiale, che brevemente ho esposto nei due capi principali della difesa e dell'offesa, cioè cannoni, sbarramenti di torpedini e torpediniere, ed un'armata capace di prendere il mare di fronte ad un probabile nemico, consistono quelli che possono propriamente chiamarsi preparativi di guerra. Gli Stati Uniti ne difettano, e perciò sono alla mercé di ogni nemico, la cui forza navale sia più grande di quella che possono qui usare.

Più che tali, i limiti degli studi di Mahan (o di Callwell) sono quindi quelli di essere basati su una ben precisa realtà geopolitica e geostrategica nazionale. Se Mahan diversamente da Callwell poco si cura delle possibili proiezioni di potenza delle forze navali e del loro contributo alle operazioni terrestri, se diversamente da D.B. non tratta la correlazione terrestre-marittima e vuole una Marina capace di spingersi lontano dalle coste per proteggere anche con buone basi gli interessi americani nel mondo, ciò è dovuto alle specifiche esigenze che in quel momento si prospettano per la politica estera, militare e navale americana, molto diverse da quelle di una media potenza mediterranea economicamente debole e afflitta da gravi problemi interni come l'Italia del tempo.

Va da sé che, per le stesse ragioni, l'interpretazione data da D.B. e dal Manfroni agli scritti del Mahan non può arrestarsi a pur significativi apprezzamenti del suo nuovo approccio storico o dei risultati ai quali egli perviene partendo dalla constatazione – analoga a quella del Manfroni e a quella, già citata, di D.B. – che occorre superare la mera histoire-bataille navale per individuare il nesso della guerra e strategia marittima con la politica, la storia e la geografia. Come si è visto, ancor prima di Mahan D.B. combatte «il tecnicismo» e la diffusa convinzione degli ufficiali di Marina dell'epoca che a poco giovi, per la loro attività, lo studio della storia e della storia navale: lo stesso fa Mahan.

Al di là di queste convergenze, del comune apostolato che unisce queste grandi figure nella ricerca del bene della rispettiva Nazione, sia D.B. che Manfroni – non

²⁵ «Rivista Marittima» 1870, Vol. III Fasc. IX, pp. 1826-1827.

può essere una sorpresa – proprio perché ambedue molto attenti alla specifica realtà italiana e mediterranea non possono accettare a scatola chiusa tutto quanto afferma Mahan, non solo in tema di strategia ma anche in fatto di interpretazioni storiche degli avvenimenti europei e di contenuti del potere marittimo.

Per le stesse ragioni il maggiore inglese Callwell (che pure loda grandemente il Mahan ritenendo le sue opere non dei semplici trattati dell'arte della guerra ma preziosa fonte di meditazione sia per il cittadino che per il marinaio e il soldato¹) ne prosegue e completa l'opera senza pedisseque parafrasi, esaminando i riflessi del dominio del mare sulle operazioni terrestri da Waterloo in poi, cioè dal 1815 a fine secolo. Periodo, questo, non trattato da Mahan in forma organica come i precedenti, ma di grande interesse sia per l'Inghilterra che per le operazioni terrestri. Infatti (scrive il Callwell)

dopo Waterloo, la potenza marittima non ha in apparenza governato il corso degli avvenimenti come era succeduto prima della caduta di Napoleone. Però, anche dallo studio delle campagne successive alla Grande Guerra [quella contro Napoleone – N.d.C.], si può dimostrare che il dominio del mare esercita in certe circostanze influenza grandissima sulle operazioni terrestri.²⁵

Come avviene anche per Mahan, il suo scopo non è puramente teorico, ma risponde alla necessità di rendere ben chiaro per i concittadini su quali fattori ben coordinati si è basata in passato e si basa al momento la potenza inglese. Per questo nell'introduzione cita come caso esemplare la guerra di Spagna vinta da Wellington, con l'appoggio della flotta, contro superiori forze napoleoniche. Il ruolo di force multiplier delle forze terrestri esercitato dalla Royal Navy, cardine da sempre della politica militare e della strategia globale inglese, è anche l'elemento centrale della riflessione dell'ufficiale inglese sui temi di maggior interesse del momento:

le strette relazioni che devono sussistere fra marina e esercito, cominciano infatti ad attirare un'attenzione più proporzionata alla loro importanza; il concetto che il dominio marittimo è la condizione principale da cui dipende il buon uso delle forze terrestri in tempo di guerra, va guadagnando terreno, e va pur guadagnando terreno, come una delle basi della politica nazionale dell'Inghilterra, il gran principio strategico che, per effetto della supremazia marittima, i corpi di truppa inglesi possono, per quanto inferiori di numero alle legioni di cui dispongono le potenze continentali, ottenere grandi e decisivi risultati [nostra sottolineatura – N.d.c.].

Accanto al termine dominio del mare (il cui significato, come meglio chiariremo in seguito, non è lo stesso di potere marittimo) egli usa spesso quello – meno assoluto – di maritime preponderance, preponderanza o superiorità navale. Raramente avviene – osserva – che uno dei due contendenti abbia il dominio assoluto del mare: la flotta predominante non ha il dono dell'ubiquità, né è in grado di stabilire un blocco delle coste così stretto da impedire qualsivoglia movimento all'avversario. E

²¹ C.E. Callwell, Op. cit., pp. 3-4.

²⁵ Ivi, p. 4.

anche nel caso che il nemico non possieda navi da guerra, o che la sua flotta sia stata distrutta, «talune circostanze possono far sì che esso riesca a imbarcare o sbarcare forze militari ed avere quindi una influenza sul corso delle operazioni terrestri».

D'altro canto – egli prosegue – il dominio del mare agevola le operazioni terrestri solo in tanto in quanto rende possibile il trasporto delle truppe, dei materiali da guerra e gli approvvigionamenti. Quindi, il suo approccio è volutamente ridotto e limitato a queste questioni pratiche, operative (che poco interessano in quel momento a Mahan, i cui obiettivi sono diversi). Ne consegue che

l'espressione «dominio del mare», usata in questo libro, deve intendersi, nella maggior parte dei casi, solo nel senso che si riferisce a movimenti militari marittimi, e non già a questioni di sicurezza del commercio, ovvero di impotenza delle flotte nemiche sul loro proprio elemento. La strategia navale è un argomento delicato, che costituisce un ramo speciale dell'arte della guerra, né intendiamo di trattarne gli svariati problemi, se non quando sia indispensabile il farlo; d'altra parte l'andamento delle operazioni di terraferma può essere valutato senza la conoscenza delle intricate ramificazioni in cui si estende la teoria delle guerre navali. ⁵⁶

Discende da questo approccio l'interesse che suscita l'opera di Callwell sia in D.B., sia nello Stato Maggiore dell'Esercito italiano. L'entusiastica recensione che D.B. le dedica nella primavera del 1897, quando è appena uscita in Inghilterra e quando ancora non è stata tradotta in Italiano, è importante: se ne deduce che è stato proprio il libro di Callwell a far nascere in D.B. l'idea di un esame contestuale e approfondito delle opere di Mahan e Callwell. Quest'utimo – scrive D.B. nella citata recensione – con lavoro originale e nuovo «ha innalzato ad altissimo grado di perfezione il tema della correlazione continentale e marittima», tema che è stato proprio il clou dell'opera di D.B. fin dai suoi primi scritti. Di lui egli apprezza, oltre che lo stile chiaro e avvincente e il metodo pratico, positivo, sperimentale prescelto per l'individuazione dei principî, «il largo e quasi perfetto intendimento delle cose marittime, così raro tra gli scrittori militari, anche britannici, appartenenti agli eserciti».

Gli effetti del potere marittimo sugli avvenimenti terrestri sono generalmente indiretti: di conseguenza – prosegue D.B. – gli autori militari terrestri, abbagliati dagli avvenimenti e dalle battaglie, avevano studiato le campagne di guerra dal punto di vista quasi esclusivamente terrestre, senza considerare i fattori che – in modo non sempre diretto e immediato, ma pur sempre essenziale – avevano influito sulle operazioni degli eserciti e le avevano dominate. Invece il Callwell «giudicando che i principî strategici che derivano dalla correlazione dei due poteri, territoriale e marittimo, sono assai più applicabili alle condizioni dell'Impero britannico, e certamente all'Italia» ha inteso mettere in evidenza questi effetti rimasti in ombra.

L'ammirazione di D.B. per questa opera non è però incondizionata: senza conoscere Mahan – egli afferma – non si può ben capire ciò che scrive il Callwell. Lo scrittore inglese «non consegue quasi mai la vasta e profonda ricettività del Mahan, raramente indaga le fonti della potenza marittima e della situazione militare e poli-

²⁶ Ivi, pp. 5-6.

²º «Rivista Militare Italiana» 1897, Vol. II Fasc. IV, pp. 231-236.

tica delle nazioni belligeranti», e inoltre non valuta con la dovuta precisione le forze in campo. Ciò non toglie che

considerato teoricamente il lavoro del Callwell apparisce come il proseguimento e il compimento dell'opera del Mahan, benché ne differisca per il procedimento dimostrativo della influenza esercitata dal potere marittimo, e per l'applicazione speciale della teoria alle campagne di guerra continentali, ciò che il Mahan non fece che in modo indiretto ed assai spesso troppo superficiale. Uno studio critico parallelo delle due opere insigni riuscirebbe di grande interesse ed utilità non solo agli ufficiali di mare, ma specialmente agli ufficiali degli eserciti di nazioni marittime, i quali assai poco apprezzano l'importanza del potere navale ed anche meno conoscono la letteratura storica militare marittima [...] difficilmente potrebbe offrirsi agli uomini di poca fede o di fariseismo marittimo una dimostrazione più teorica ed una prova più sperimentale di quella che emergerebbe dalle due opere fuse insieme da una critica sapiente e appassionata.

Dopo aver così efficacemente riassunto le finalità del lavoro di sintesi teorica che si accinge a compiere, D.B. ne preannuncia «certamente, e forse tra breve» la pubblicazione, che «troppo apparisce opportuna in questo periodo di perturbazione politica, dominato dal potere navale».

Condividono le idee di D.B. anche i compilatori dell'Introduzione alla citata traduzione italiana del Callwell del 1898, nella quale si famenta che, dopo le guerre napoleoniche, perfino nelle nazioni meno «continentali» [come l'Italia – N.d.c.] Esercito e Marina furono considerati «due organismi, non solo distinti, ma affatto indipendenti fra loro». Al momento, però, gli interessi extra-europei vanno acquistando sempre maggior peso, si che «le prossime guerre saranno di natura anfibia, e la lotta sul mare si svolgerà parallelamente a quella combattuta per terra o le aprirà la via». Per i traduttori dell'esercito, il nesso tra operazioni terrestri e marittime è sempre più forte, la scienza della guerra allarga i suoi confini sia per gli ufficiali di terra che per quelli di mare, «e non tarderà forse il tempo in cui tra esercito e flotta sorgerà tale connessione di indirizzo da non trovare limiti che nella sfera amministrativa». Superfluo accennare alle analogie tra queste previsioni e quanto sostenuto da D.B. intorno al 1880; sulla «Rivista Marittima» dell'ottobre 1898 D.B. molto positivamente recensisce anche la traduzione, prevedendo che essa «gioverà certamente ad agevolare le relazioni intellettuali tra Esercito ed armata, ed a rendere possibile, in un avvenire, che speriamo non troppo remoto, lo sviluppo di quel senso e quel sentimento marinaresco italiano la cui deficienza è così grande causa di inefficienza internazionale della nazione». Si tratta, insomma, di un passo importante verso quella diffusione di una cultura marittima tra gli ufficiali dell'esercito, che D.B. ricorda di aver promosso «con una costanza meritevole di maggior fortuna, da venti anni». Questo perché, nella situazione italiana, a suo giudizio «è impossibile che le verità di Stato [come quella dell'importanza della Marina – N.d.c.] possano diffondersi nella massa della Nazione, per altro mezzo che per quello dell'Esercito, la cui immedesimazione con tutti gli strati sociali può provocare, anche rapidamente, una evoluzione del sentimento nazionale».

Molto più misurato (e, per così dire, più pratico e contingente) di quello di D.B. è il commento al Callwell del Manfroni, il quale scrive all'inizio del 1899 che

lo Stato Maggiore dell'Esercito è ormai convinto della necessità che l'Italia sia una grande potenza marittima, e ne è prova evidente, oltre al recentissimo articolo d'un illustre generale, la traduzione dell'opera del Callwell *Gli effetti del dominio del mare sulle operazioni militari da Waterloo in poi*, compiuta e pubblicata per cura del Corpo stesso. Unica questione ancora può essere se l'Italia debba essere *anche* una grande potenza marittima, come scrissero alcuni generali, o *specialmente* una grande potenza marittima, come altri sostengono.²⁸

Dovuto a un ufficiale dell'Esercito, il libro del Callwell non porta certo acqua al molino dei «navalisti» e dei mahaniani più intransigenti: ma, anche così, accanto a un altro commentatore entusiasta dell'opera del Callwell come il capitano Cangemi,² proprio nell'Esercito italiano si trova chi, come il capitano Domenico Guerrini, si dimostra fortemente critico nei suoi riguardi, molto probabilmente perché teme che le considerazioni sull'importanza del contributo delle flotte per gli eserciti servano ad accreditare, nella lotta in corso in Italia tra Esercito e Marina per contendersi le magre risorse, il motto «meno battaglioni e più navi». ⁵⁰

In tal modo, anziché attenuare – come fa D.B. – sia il navalismo che il continentalismo esasperati aprendo la strada a un'indispensabile e reciproca comprensione, il Guerrini presenta Callwell come una specie di cavallo di Troia del navalismo introdotto nel campo terrestre. Egli non considera a sufficienza che Callwell scrive con l'occhio rivolto a un paese ben diverso dall'Italia, cioè insulare, senza confini terrestri, con vasti possedimenti coloniali, industria sviluppata e responsabilità mondiali; né lo storico inglese ha mai affermato che basta la superiorità navale per aver ragione del nemico, o che, come legge generale e definitiva, sempre e ovunque valida, con il dominio del mare si possono avere meno battaglioni. Egli constata soltanto che grazie al dominio del mare l'Inghilterra è riuscita a compensare la sua inferiorità terrestre, verità confermata sia dalle guerre napoleoniche che dalle guerre del XX secolo. Anche l'Italia doveva fondare la sua strategia sulla correlazione terrestre-marittima: ma anziché dimostrare, come D.B., in che modo dovrebbe farlo, il Guerrini si limita a contrapporre al motto (mai pronunciato dal Callwell) «più navi e meno battaglioni» e a quello «meno navi e più battaglioni», l'altro generico e inconcludente «battaglioni e navi».

Del pari generica e inconcludente, perché non suffragata da precise valutazioni operative riferite alla realtà italiana, l'affermazione del Guerrini che «sarebbe opportuno studiare le condizioni in cui verrebbe a trovarsi colui che avesse il dominio del mare, ma poi fosse sopraffatto dall'offensiva terrestre». Né è meglio fondata l'altra che «quando il Callwell dice che avendo il dominio del mare si possono avere meno battaglioni, dice in sostanza che, quando si hanno cannoni, si può fare a meno dei proiettili». Tra il dire che i proiettili sono più efficaci (e quindi ne occorrono in linea di massima di meno) se il cannone è buono, e il dire che con quest'ultimo si può fare a meno dei proietti, c'è una bella differenza...

^{**} C. Manfroni, *In terra o in mare?* «Nuova Antologia» 1 gennaio 1899, Vol. LXXIX Fasc. 649, pp. 93-102.

³⁹ Cfr. A. Cangemi, *L'Italia e le lotte avvenire sul mare*, Spezia, Lega Navale Italiana 1899.

^{**} Cfr. D. Guerrini, *Il dominio del mare. Esame critico del libro di Callwell...* Livorno, Debatte 1900. Il libro raccoglie una serie di articoli che il Guerrini, direttore della *Rivista di Fanteria*, scrive sulla sua rivista dal 1899 al 1900.

Anche l'affermazione dei Guerrini che il dominio del mare amplia il teatro delle operazioni e perciò aumenta – e non diminuisce – la domanda di forze terrestri, non è condivisibile. Non necessariamente e non per tutte le nazioni lo amplia; e anche se ciò avvenisse, non necessariamente richiede l'aumento delle forze terrestri. Le guerre del periodo velico – e in particolare quelle tra Francia, Spagna, Olanda e Inghilterra – hanno coinvolto tutti i mari del mondo, senza per questo comportare un impiego altrettanto vasto di forze terrestri. Ma anche se l'aumento di forze terrestri avvenisse, non comporterebbe di per sé la diminuzione delle forze navali e sarebbe solo un auspicabile segno dell'incremento della potenza militare complessiva, che anche per i paesi prevalentemente marittimi non è mai solo navale ma riguarda un equilibrato rapporto – variabile caso per caso – tra forze terrestri e marittime, se non altro per garantire alla flotta le basi, alle forze terrestri l'alimentazione e al Paese il commercio.

I caratteri fondamentali del pensiero di Maban e Callwell, che prima abbiamo esposto, sono materia controversa, ieri come oggi; tuttavia indicano quasi naturalmente l'obiettivo e le trama del lavoro di D.B. su Mahan e Callwell, nel quale intende condurre «un primo tentativo d'integrazione che non sia solamente un parallelo artistico di due periodi navali, (come La Marine d'autrefois et la Marine d'aujourd'hui di Jurien de la Gravière), ma un lavoro scientifico di coordinazione e della dottrina del sea power quale fu esposta dal Mahan e dal Callwell». Si tratta di due contributi che si completano a vicenda, consentendo a D.B. di condurre una sintesi unitaria della teoria del potere marittimo, valida anche per quel periodo del vapore (o «elico»), che Mahan non esamina e che invece Callwell è il primo a considerare, in quell'ottica della correlazione terrestre – marittima da D.B. sempre privilegiata, e considerata come riflesso essenziale della propulsione a vapore.

La panoramica prima tracciata indica anche quanto sia necessaria e insieme attuale, specie per un Paese immerso nel Mediterraneo ma con estesi confini terrestri come l'Italia, l'analisi comparativa compiuta da D.B.. Rispetto alla riflessione puramente storica del Manfroni, oltre a estendere l'esame del Callwell egli affronta la tematica geopolitica e geostrategica in un affresco come sempre complesso, dove filtra e discute alla luce degli studi precedenti tutto ciò che promana dal profeta americano. E va qui messo in evidenza che il tipo di indagine condotta in Mahan e Callwell rimane un caso unico nel panorama europeo: in Francia Callwell non risulta

mai tradotto.

Gli obiettivi che D.B. si propone consentono di definire anche quelli che noi intendiamo raggiungere con la seconda ristampa di Mahan e Callwell ora proposta: presentare agli ufficiali di tutte e tre le Forze Armate (e non solo di Marina), agli studiosi in genere e a quanti intendono occuparsi con serietà del rapporto tra politica estera e politica militare, il primo e più importante commento italiano agli scritti del Mahan, al tempo stesso suggerendo al lettore di completare la lettura dell'Influence of Sea power tradotto nel 1994 con l'antica, ottima traduzione del libro del Callwell (ristampata nel 1996 a una del «Forum di Relazioni Internazionali»). Questo è anche il miglior modo di trarre dalla recente traduzione di Mahan il molto che essa può ancora dare, riferendola in modo organico alla problematica del rapporto tra eserciti e flotte, argomento controverso del quale vanno specie oggi ricercate le radici storiche.

Per raggiungere queste finalità, intendiamo ora condurre quell'analisi critica del pensiero di D.B. su Mahan e Callwell che il Fioravanzo nell'Introduzione del 1938 dichiara esplicitamente di non voler compiere, forse perché – come afferma più sopra – «tra il 1900 e il 1935 i tempi sono stati troppo gravidi di eventi e di fatti per consentire una serena meditazione». Il Fioravanzo rileva anche che «non è ancora sorto il perfezionatore del potere marittimo (integrato oggi dal potere aereo) auspicato dal Bonamico nella sua opera». Affermazione che vale tuttora; proprio per questo, lungi dal voler fornire interpretazioni esaustive e attualizzanti, vorremmo almeno dare un contributo alla individuazione di basi teoriche e storiche ben salde e sicure per una ricerca strategica che oggi sempre meno può prescindere dai grandi filoni del pensiero militare e navale classico e dalla sua storia.

In proposito, non sarà mai abbastanza ricordato che, anziché all'inizio del secolo XIX – come avviene per il pensiero strategico terrestre – gli studi di strategia navale, anch'essi strettamente connessi con il progresso delle scienze storiche e geografiche, prendono forma nella seconda metà del secolo scorso (quindi con notevole ritardo rispetto al campo terrestre), solo dopo l'introduzione su vasta scala della pro-

pulsione a vapore, e. in Italia, per merito precipuo di D.B.

Solo per questo, i suoi scritti meriterebbero di essere qui riproposti. Ma i suoi meriti aumentano, se si considera che a lui – e a nessun altro – spetta il titolo di "Mahan Italiano", che taluni vorrebbero aggiudicare a Giulio Rocco (1814). Quest'ultimo è uno scrittore navale napoletano fondamentale nel secolo XIX, e diremo il perché: ma attribuirgli meriti non suoi ci sembra ingiusto. Pur fornendoci la prima definizione italiana di potere marittimo e mettendo in giusta luce il legame tra marina mercantile e militare e i vantaggi politici ed economici di una forte Marina, il Rocco rimane un tipico autore del periodo velico, il cui approccio non è strategico e teorico ma eminentemente pratico, organizzativo e amministrativo, limitato al caso particolare di una Marina – quella del Regno delle Due Sicilie – che egli voleva far risorgere dopo le rovine delle guerre napoleoniche.

D.B. e Rocco, insomma, pur avendo dei punti di contatto finiscono col percorrere strade ben diverse. Anche le considerazioni del Rocco sulle costruzioni navali e sulla necessità di sviluppare i traffici con l'Oriente, i porti, il credito, i cantieri ecc. rimangono estranee all'interesse di D.B., per il quale le costruzioni navali sono già quelle del periodo elico e lo sviluppo dei commerci e delle industrie marittime ha interesse teorico generale, senza quelle angolature pratiche, senz'altro pregevoli, riferite al caso specifico del Regno delle Due Sicilie – e in certo senso dell'Italia – che

sono tipiche del teorico napoletano.51

Una volta indicato l'obiettivo di D.B. e di chi ne ripropone gli scritti, bisogna chiarire bene di che cosa si sta parlando, anche perché nel caso specifico la terminologia usata da vari autori nelle rispettive lingue non sempre è di agevole interpretazione e rende difficile riferirla a parametri certi. L'uso ricorrente dei termini Sea Power (Mahan), maritime command, dominion of waters, maritime preponderance (Callwell), potere marittimo e potere navale (Bonamico), potenza marittima e domi-

³¹ Per una più completa valutazione dell'opera del Rocco si veda F. Botti, *Il pensiero militare...* Cit., Vol. I Cap. XVI.

nio del mare (traduzione di Sea power secondo il Manfroni), rende indispensabile, in via preliminare, indicare il significato attribuito ai vari termini, individuando anche la differenza (se c'è) tra potere marittimo e dominio del mare.

Come mettono in rilievo sia il Flamigni nella prefazione alla traduzione italiana di The influence of sea power upon history sia il Crowl, il Mahan non dà una definizione completa ed esaustiva di Sea power (termine peraltro sconosciuto anche all'Encyclopedia Britannica, che pur tratta l'Air power). Tuttavia egli afferma che «il dominio del mare è il possesso di quell'autonomo potere marittimo che scaccia la bandiera nemica dai mari e le consente di apparire solo come un fuggiasco e che, controllando la grande proprietà comune, il mare, chiude le vie attraverso le quali lla bandiera nemical si muove da e verso le coste nemiche». Ciò significa che per Mahan il potere marittimo si esercita attraverso il controllo delle vie di comunicazione marittime ottenuto mediante l'impiego delle forze navali. Battendo forze avversarie in battaglie decisive, quest'ultime conquistano il dominio militare del mare e quindi si assicurano la possibilità di esercitare il potere marittimo.

Sempre secondo Mahan, il Sea power dipende da tre fattori essenziali: a) produzione; b) Marina militare e mercantile; c) colonie e mercati. Le predette componenti, a loro volta, dipendono in misura varia dalle sei caratteristiche che secondo Mahan influenzano il potere marittimo delle nazioni (posizione geografica, territorio, popolazione ecc.). L'esistenza di una florida marina mercantile, di un buon apparato industriale, di una prospera economia secondo Mahan è condizione essenziale per lo sviluppo di una buona Marina da guerra. Se ne può legittimamente dedurre che tra dominio dei mare (che solo la Marina da guerra può conquistare e mantenere con appropriata strategia) e potere marittimo c'è un rapporto di interdipendenza, anche se non di identità. Si tratta di due cose diverse, perché il potere marittimo come tale esprime solo una capacità, una possibilità, una facoltà, una cosa in fieri che per tradursi in atto ha bisogno di un mezzo, di uno strumento. Questo mezzo è la flotta attraverso la quale da una mera possibilità si passa a uno stato di fatto militare, che è il dominio del mare.

Mahan constata che gli Stati Uniti posseggono solo il primo dei gradini per acquistare il sicuro controllo delle comunicazioni marittime, cioè la capacità produttiva e industriale; per tradurre in atto tale controllo, hanno bisogno di una Marina mercantile e di una flotta militare competitiva. Si può anche dire che il potere marittimo è il dominio del mare in potenza: quest'ultimo possiede (così afferma Mahan) il potere marittimo, ciò che implica anche una sua preventiva conquista e un'azione di mantenimento e anzi di accrescimento (si veda in proposito il concetto di strategia in Mahan). Ciò non toglie che la flotta, mediante la quale si conquista e si mantiene il dominio, non può essere in grado di fare questo senza una pari efficienza delle altre componenti e senza che la nazione possegga le caratteristiche più idonee per consentirle di dominare i mari.

Per il Flamigni (p. 19 dell'Introduzione all'Influenza del potere marittimo sulla storia) la strategia è il modo di impiegare il potere marittimo per raggiungere il dominio del mare. Se ne può dedurre che essa riguarda il mezzo per raggiungere

P.A. Crowl, A.T. Mahan: lo storico navale (in AA.VV., Guerra e strategia nell'età contemporanea – a cura di P. Paret, Genova, Marietti 1992, pp. 155-186).

tale dominio, cioè la flotta, vista quale risultante militare del potere marittimo e strumento attraverso il quale esso si traduce pienamente in atto mediante la conquista del dominio del mare. Il comandante Giovanni Roncagli (Geografia, politica e Marina, «Rivista Marittima» aprile 1899) indica così le differenze tra dominio del mare, potere marittimo e compito della flotta:

il dominio del mare è essenzialmente *una situazione*, e come tale ha carattere statico. Essa è la conseguenza del potere marittimo che la determina con la doppia sua energia: statica e dinamica, ciascuna delle quali si esplica in funzioni differenti. Il compito dell'armata è una delle funzioni per le quali si esplica la dinamica del potere marittimo [...] Ammesso che scopo di una nazione marittima debba dunque essere quello di assicurarsi e di conservare il dominio del mare, inteso nel senso vasto dell'espressione, ne risulta che il *mezzo militare* per conseguire lo scopo è indubbiamente l'armata: dati dunque lo *scopo* e il *mezzo*, il compito è *la via* attraverso la quale il mezzo giunge allo scopo.

Anche sulla base di quanto afferma D.B. ai capitoli V e VI, si può concludere che le interpretazioni del Flamigni e del Roncagli sono corrette, tenendo però presente che:

- la flotta non è un semplice mezzo militare per raggiungere il dominio del mare, ma più in generale la conditio sine qua non per assicurare concrete ricadute al potere marittimo, tradurlo in atto, assicurarne l'esercizio nel massimo grado possibile (o, al contrario, ostacolarlo);
- quelli che D.B. chiama «procedimenti risolutivi coi quali si è storicamente affermato il diritto sul mare» non consistono solo a quanto lo stesso D.B. afferma nella lotta esclusivamente navale tra flotte contrapposte per conseguire il dominio del mare. Gli obiettivi di carattere marittimo possono essere raggiunti secondo D.B. anche con l'occupazione militare del territorio nemico e delle sue basi, la ricerca della paralisi delle forze navali del nemico, la distruzione del suo commercio;

– di conseguenza non sempre la guerra marittima si traduce nella lotta tra flotte per la conquista del dominio del mare, che è solo una delle funzioni militari dinamiche con le quali si manifesta il potere marittimo. Esiste, cioè, una gradualità di obiettivi e una pluralità degli stessi obiettivi;

– se il mezzo per raggiungere gli obiettivi di carattere marittimo è la flotta, le modalità per raggiungerli appartengono al campo della strategia navale; il potere marittimo crea le premesse per ottenere il dominio del mare, o quanto meno gli obiettivi marittimi desiderati. A loro volta, sia (nel caso migliore) il dominio del mare sia il raggiungimento di tali obiettivi marittimi rendono possibile l'esercizio effettivo del potere marittimo, con ampiezza e modalità direttamente derivanti dal grado di dominio che si riesce effettivamente ad assicurare. In tutti i casi i termini da considerare non si esauriscono nel trinomio potere marittimo – dominio del mare – compito della flotta, ma comprendono anche la strategia, cioè il modo di assolvere il compito con il mezzo dato, creando le condizioni per l'esercizio del grado di potere marittimo desiderato (o meglio possibile), in una data situazione.

Un'altra questione riguarda la paternità del termine potere marittimo. Chi lo ha coniato per primo? Secondo il Crowl Mahan si attribuisce il merito di aver introdotto il termine Sea Power; se è così ha torto, perché il termine potere marittimo –

noi italiani dovremmo sempre ricordarlo – è stato per la prima volta usato ben ottant'anni prima dal nostro Giulio Rocco, nel suo libro intitolato appunto Riflessioni sul potere marittimo (1814). Il Rocco lo definisce «nell'ordine politico una forza somma risultante da quella di una ben ordinata Marina militare e di una numerosa Marina di commercio. Sono questi i suoi soli elementi, i quali esercitando tra loro una reciproca influenza concorrono alla composizione di quel prodotto, i cui irresistibili effetti sono del pari noti all'uomo speculativo, e alla massa delle Nazioni». Questo prodotto - a riprova di quanto da noi osservato – è per il Rocco appunto il dominio del mare, ottenuto con la flotta.

Quando il Callwell parla di maritime command o dominion of waters, si riferisce esclusivamente a una dimensione militare, cioè al dominio del mare ottenuto con una flotta superiore che pertanto influenza positivamente le operazioni terrestri. Egli misura il potere marittimo esclusivamente attraverso i suoi pratici effetti militari, rappresentati appunto dalla possibilità di utilizzare liberamente le comunicazioni marittime in guerra, vietandole al nemico; come e perché questo possa essere ottenuto, quali siano i caratteri del potere marittimo anche in pace, e quale sia – a monte – il significato teorico di potere marittimo, non rientra nei suoi interessi e in genere – aggiungiamo – in quelli degli autori inglesi, portati alla misura delle cose e non alle astrazioni teoriche.

Nonostante il loro preminente interesse storico e teorico, nemmeno D.B. e il Manfroni forniscono una loro personale definizione di dominio del mare e/o di potere marittimo: ciò significa che, in linea di massima, essi si accontentano dei contenuti e significati indicati da questi termini fondamentali sia da Mahan che dal Callwell. D.B. parla anche di potere navale, con tale termine intendendo la parte prettamente militare del potere marittimo esercitata dalle flotte, che è anche quella che concretamente interessa al Callwell; però il Manfroni traduce – per quanto detto prima – il termine Sea power con «dominio del mare», «potenza marittima» o anche (raramente) «preponderanza marittima», senza mai usare il termine «potere marittimo».

Per quanto detto prima, identificare il Sea power con il dominio del mare non ci sembra del tutto corretto, così come ci sembra poco ortodosso presentare potere marittimo e dominio del mare come sinonimi, intitolando la relativa voce «potere marittimo (dominio del mare)».³⁵

Va però ricordato che la parola potenza marittima usata dal Manfroni ha dietro di sé tutta la storia del nostro linguaggio navale. Essa deriva manifestamente dal francese puissance maritime; in effetti, sia gli autori francesi del secolo XIX sia i traduttori francesi delle opere di Mahan parlano di puissance maritime; lo stesso fa il Coutau-Bégarie nel suo recentissimo libro La puissance maritime. Nessun autore francese antico e recente ha mai usato il termine pouvoir maritime (una certa diffusione ha invece nella lingua francese il termine maîtrise de la mer, che equivale a

³⁴ Napoli, Trani 1814 (ristampato nel 1911, in significativa coincidenza con la guerra di Libia, a cura della Lega Navale Italiana, con prefazione dell'Amm. Bèttolo).

⁵⁴ Ivi, p. 1.

^{55 «}Enciclopedia Militare» 1933, Vol. VI p. 263.

⁶ Cfr. H. Coutau-Bégarie, La puissance maritime, Paris, Fayard 1985.

command of sea). Su questa scia i dizionari navali italiani del secolo XIX,³⁵ ivi compreso il Guglielmotti (1889), non parlano di potere marittimo ma di potenze marittime, distinguendo di solito tra potenze marittime di 1°, 2° e 3° ordine; né accennano

al termine dominio del mare, pur usato dal Rocco.

D.B., dunque, è stato il primo scrittore navale italiano a approfondire i contenuti teorici dei termini potere marittimo e dominio del mare, che il Manfroni confonde. Rimane sempre però grave menda sua, del Manfroni e dei compilatori dei dizionari italiani, l'aver ignorato il libro di Giulio Rocco e i contenuti del potere marittimo da lui indicati, che in questo specifico campo precorrono – pur senza averne le fondamenta filosofiche, storiche e strategiche – i concetti di base dei Mahan, al tempo stesso rivelandosi assai più adatti alle specificità nazionali e mediterranee di quelli del Mahan, tagliati su misura per una grande Marina oceanica. ⁵⁸

Anche quando traccia un breve panorama della letteratura navale del secolo, il Manfroni ignora Giulio Rocco. Va anche detto che sia lui, sia D.B. avrebbero tratto grande giovamento, discutendo il potere marittimo in un'ottica nazionale, anche da taluni interessanti scorci degli scritti del Durando, del Pepe, del Gioberti e del Balbo, precursori di una geopolitica nazionale che – in quanto mediterranea – non poteva ignorare la marina mercantile, il commercio e le forze militari marittime, ciò che esse rappresentavano per la nuova Italia, ciò che favoriva e ostacolava il loro sviluppo e impiego.

Come già accennato, fino a quando non viene a contatto con Mahan per D.B. i contenuti teorici del potere marittimo poco contano, e il suo approccio risente di una duplice esigenza contingente: individuare la miglior linea d'azione per assicurare un'economica difesa unitaria italiana specie contro la Francia; indicare all'Europa la miglior via politico-militare per far fronte a due pericoli, quello slavo a est e quello americano a ovest, al tempo stesso accantonando – nel comune interesse

- le contese interne tra Stati.

Per ben mettere a fuoco il notevole salto di qualità che D.B. compie affrontando un esame organico di Mahan e Callwell, occorre perciò rispondere a due interrogativi principali: a) se e fino a che punto anticipa alcune riflessioni fondamentali di Mahan e Callwell nei suoi scritti prima del 1990; b) se, nel corso dell'esame da lui compiuto degli scritti dei predetti autori, affiorano aspetti evolutivi rispetto al suo pensiero precedente. A tal proposito, nella citata introduzione alla Difesa marittima dell'Italia del 1881 (Parte I, paragrafo VII) si trovano già, in nuce, le componenti spirituali e materiali del potere marittimo più tardi approfondite da Mahan e dallo stesso D.B.; ma qui terminano sia le analogie che i «diritti di precedenza» della sua opera rispetto a quella di Mahan, perché – nonostante un accenno del nostro autore – non sussistono dati di fatto sufficienti per sostenere che nello studio dei contenuti teorici del potere marittimo egli ha anticipato lo scrittore americano, anche se com-

²⁷ Sul linguaggio militare e navale italiano nella prima metà del sec. XIX Cfr. F. Botti, *Il pensiero*

militare... Cit., Vol. I, Capitoli IV e V.

^{*} Uno dei pochi autori italiani ad aver compreso e esaltato l'opera pionieristica di Giulio Rocco fin dagli anni 30 è stato Alberto Lumbroso, che ne mette bene in luce i meriti indicandolo come precursore di Mahan, anche se mostra di non aver ben compreso Callwell e ignora D.B. e la traduzione italiana dello stesso Callwell nel 1898 (A. Lumbroso, *Napoleone e il Mediterraneo*, Genova, De Fornari 1935, pp. 141-146).

ponenti importanti come la geografia e la strategia sono state da lui approfondite

molto prima di Mahan.

Si può invece dire che gli scritti di Mahan dal 1890 al 1892, le loro prime traduzioni francesi e la vasta eco che suscitano ovunque nel vecchio Continente, il primo commento del Manfroni in Italia, fungono da catalizzatori e da utile stimolo per approfondire e portare a compimento le meditazioni sulla natura della guerra marittima e sulla sua storia che D.B. ha in corso da tempo sotto il preminente influsso di Jomini, di Clausewitz, del Grivel e del La Gravière.

La prima conseguenza è che, almeno sul piano generale e senza specifici riferimenti alla situazione strategica dell'Italia, D.B. modifica sensibilmente il suo atteggiamento inizialmente molto favorevole nei riguardi della guerre de course, indicata dal Grivel – suo autore preferito – come l'unica risorsa delle Marine più deboli. Nel 1897-1899 invece anche per lui, come per Mahan, la guerra di corsa non ha carattere risolutivo e «non può essere considerata una modalità principale ma solamente secondaria e subordinata della guerra marittima», non salva la nazione che la esercita dall'offesa nemica, deve essere sostenuta da un potere navale che abbia nella protezione delle unità che la esercitano il suo unico scopo, e, soprattutto, può essere esercitata con vantaggio solo dalla nazione che in un dato conflitto possa considerarsi invulnerabile dal mare.

Pur avendo carattere generale, queste considerazioni non sembrano quelle di un antico estimatore del Grivel e di per sé escluderebbero senza alcuna incertezza la convenienza della corsa per una nazione come l'Italia. Si tratta, però, solo di una delle facce della medaglia: perché contemporaneamente D.B. lascia la porta aperta alle possibilità future di questa strategia, ammettendo che «le nuove condizioni delle marinerie moderne e l'importanza vitale che il commercio va assumendo presso talune nazioni, lasciano credere che la guerra commerciale possa divenire risolutiva e quindi elevata a dignità di sistema». Peraltro essa deve essere accuratamente preparata, militarmente organizzata, con buone basi ecc.

D.B. ha il torto di considerare ancora l'Italia, al contrario dell'Inghilterra, come vulnerabile solo lungo le coste ma non nelle comunicazioni marittime: tuttavia citando esplicitamente la Difesa marittima dell'Italia del 1881 riconosce che le coste possono essere difese più agevolmente delle comunicazioni marittime. Quest'ultime «non possono essere tutelate che con una grande preponderanza navale, adeguata a tutte le forme della guerra marittima», mentre per una marina con compiti limitati alla difesa delle coste [sul tipo di quella italiana – N.d.c.] è sufficiente una proporzione da 1/2 a 2/3 di quella della flotta avversaria [percentuale peraltro

superiore a quella indicata in precedenza - N.d.c.J.

In definitiva, l'impatto con gli scritti del Mahan porta D.B. ad annacquare talune sue posizioni teoriche e soprattutto ad aprire loro orizzonti molto più vasti, superando il confine meramente tecnico-militare per approdare a quelli politici ed economici. Di conseguenza la sua opera si pone come un tentativo spesso riuscito di estendere e completare le acquisizioni del Mahan (limitate all'esperienza delle guerre del periodo velico) e – quando necessario – anche di dare proprie e diverse interpretazioni della materia da lui esposta. Mahan – in modo sempre avvincente e estremamente chiaro ed efficace – dissemina le riflessioni di interesse generale un po' ovunque nel suo vasto affresco storico; D.B. si sforza di riordinare, classificare, ricondurre a unico comune denominatore la vasta materia. I risultati che ottiene

sono apprezzabili, anche se contraddistinti da un'eccessiva ricerca – tutta jominiana – delle distinzioni e da riflessioni molto articolate, che sviscerano i vari argomenti ma al tempo stesso non sempre consentono al lettore un giudizio chiaro e univoco

su ciò che egli intende proporgli.

È a questa intelaiatura generale che vanno ricondotte le differenti valutazioni di D.B. rispetto a Mahan, a cominciare da aspetti essenziali come il valore risolutivo della battaglia a flotte riunite (sul quale D.B. rimane scettico, ritenendo più efficace l'azione tendente a paralizzare la flotta nemica o l'occupazione via terra dei suoi centri vitali) e il significato e i contenuti del termine strategia. Su quest'ultimo argomento allora come oggi controverso, D.B., memore degli studi in precedenza compiuti e del significato che le ha attribuito nel 1881 (Parte I, paragrafo VIII) contesta la definizione – peraltro mutuata da un autore francese – proposta dal Mahan, secondo il quale essa estende la sua azione anche al tempo di pace e consiste essenzialmente nell'acquisizione di buone posizioni.

Di Mahan, comunque, D.B. non critica apertamente e direttamente né il concetto nelsoniano della battaglia, né altre affermazioni in contrasto con le sue, come quelle che le innovazioni tecniche influenzano più la tattica che la strategia, che tra il periodo velico e quello elico non vi sono cesure nette, che la miglior difesa delle coste consiste nell'attaccare senz'altro la flotta nemica, che le torpediniere sono solo mezzi poco «marini» di difesa costiera (come i brulotti nell'antichità). La guerra di squadre offensiva e la conseguente importanza delle grandi navi quale perno della flotta – che sono parte essenziale del pensiero di Mahan già nelle prime opere e presuppongono valutazioni storiche di carattere opposto a quelle di D.B. fino a quel momento – avrebbero richiesto ben altra attenzione da parte del nostro autore.

La sua critica principale a Mahan rimane perciò quella che l'esame dei sei elementi che influenzano il sea power proposto dallo scrittore americano è incompleto, non accuratamente ordinato e non sufficientemente studiato. Ai sei elementi proposti dal Mahan (vds. successivo capitolo VI) ne contrappone ben 10, classificandoli come funzioni statiche del potere marittimo (distinte da quelle dinamiche, cioè politico-militari) e suddividendoli, al loro interno, in funzioni commensurabili (cioè quantificabili con sufficiente esattezza) e incommensurabili (cioè non quantificabili

a priori con sufficiente attendibilità).

Naturalmente l'europeo e italiano D.B. dà molto maggior peso a fenomeni – come quello dell'emigrazione, dell'indole delle popolazioni, ecc. – che Mahan aveva poco approfondito o trascurato; anche per questo l'analisi di D.B. pur essendo assai complessa ed elaborata supera quella dello stesso Mahan, e – a quanto ci è dato di

conoscere - rimane tuttora la più completa e organica, in Italia e altrove.

Per il resto D.B. – pur con qualche riserva e obiezione – accoglie i rilievi critici del Manfroni ai tre volumi su The influence upon history e upon the French Revolution and Empire, che si compendiano in un'imperfetta fusione della parte storica e di quella strategica, nel ricorso a autori in gran parte inglesi e francesi trascurando «le importantissime fonti» italiane e spagnole, nella conseguente scarsa considerazione per gli ammaestramenti del periodo della preponderanza mediterranea e in par-

^{*} A.T. Mahan, L'influenza del potere marittimo sulla storia, p. 45.

ticolare del conflitto turco-veneto, in una pronunciata anglofilia che trascura spesso «i grandi errori e le violente tirannidi marittime» dell'Inghilterra, in un'imperfetta e incompleta trattazione degli elementi del potere marittimo, nella mancanza di una sintesi conclusiva in The influence upon history.

Rilievi che, come D.B., anche il curatore di oggi non può non condividere. Va comunque rammentato che Mahan non attribuisce scarsa importanza al Mediterraneo; egli osserva anzi che questo mare rivela rispetto a quello dei Caraibi una marcata analogia, destinata ad accentuarsi con l'apertura del Canale di Panama. Di conseguenza uno studio delle sue condizioni strategiche, che hanno una lunga storia, «sarà un'eccellente premessa ad uno studio similare del Mar dei Caraibi, che in paragone ha una storia molto limitata». 10

Come si concilia questa affermazione con il citato scarso interesse che sarebbe stato dimostrato da Mahan per la storia del Mediterraneo? Va solo detto, in proposito, che ogni opera impone delle scelte e delle omissioni, tanto più per lavori di pensiero militare con le ambizioni di quelli del Mahan. Nel troppo vasto materiale, Mahan al momento ha trovato più confacenti alle finalità tipicamente nazionali e anglosassoni dei suoi primi studi le vicende del conflitto negli Oceani tra l'Inghilterra e le principali potenze navali del Continente, tali da fornire spunti più che sufficienti per le sue argomentazioni.

L'interesse di Mahan per i mari ristretti va rettamente interpretato in chiave nazionale: non è puramente teorico, non deriva da considerazioni preliminari di carattere storico e strategico, ma è strumentale, pratico. Esso parte dalla semplice constatazione che, al momento, sono proprio mari ristretti come il Mar dei Caraibi e il Golfo del Messico quelli che più da vicino interessano gli Stati Uniti, ai quali dedicherà più tardi specifici studi. L'impronta nazionale e utilitaristica, insomma, si fa sentire assai di più nel lavoro del Mahan che in quello di D.B.; quest'ultimo sia nel commento a Mahan che nei precedenti studi sulla situazione militare mediterranea (Parte II, paragrafo XI) privilegia un'ottica europea, oppure puramente teorica.

A questo punto, è possibile e opportuno individuare una definizione di potere marittimo tale da corrispondere il più possibile a quella che si può legittimamente dedurre dal lungo excursus che D.B. conduce in Mahan e Callwell, senza peraltro indicare il significato di questo termine fondamentale; in tal modo, meglio si potrà conoscere ciò di cui si sta parlando. Non ci sembra del tutto calzante e condivisibile la definizione (coeva) del tenente di vascello (poi Ministro) Sechi, secondo il quale il potere marittimo «è il mezzo col quale gli Stati esercitano il dominio del mare per scopi militari, commerciali e militari». L'iò che è in fieri, che è possibilità, non può essere mezzo: se mai è vero il contrario, che cioè il dominio del mare è il mezzo col quale gli Stati raggiungono e possono esercitare il potere marittimo, la cui valenza effettiva è appunto legata al grado di dominio del mare raggiungibile. Va anche rilevato che nel concetto di Mahan e di D.B. il potere marittimo non deriva solo da Marina mercantile e militare forti e dalle basi, ma affonda le sue radici in tutti gli aspetti di una data realtà nazionale, anche se non banno diretta e visibile incidenza marittima. Ci sembra, perciò, alquanto ristretta anche la definizione che dà nel-

¹⁰ Ivi, p. 68.

[&]quot;G. Sechi, Elementi di arte militare marittima, Livorno, Giusti 1903, Vol. I p. 3.

l'introduzione all'edizione 1938 il Fioravanzo, secondo il quale il potere marittimo «è il complesso delle energie marittime di una nazione: militari, mercantili, portuali». Il potere marittimo si avvale – ed è l'espressione – anche di energie non marittime; queste energie, comunque, vanno molto al di là di quelle militari, mercantili, portuali. Più aderente al concetto di Mahan quella del Di Giamberardino: «possibilità da parte di uno Stato di usare il mare per i propri interessi, il che ammette implicitamente che esso sia capace di difendere questa sua attività in modo più o meno sicuro, contro ogni rivale, e per estensione del concetto di potenza con volontà esclusivistica, che esso possa impedire ad un avversario l'analogo uso».¹²

La miglior definizione nella quale ci siamo imbattuti è dei primi anni 30, ed è contenuta in un libro senza autore dal titolo Carattere, preparazione e condotta della guerra navale che raccoglie le lezioni di arte militare marittima tenute alla Scuola di Applicazione di Fanteria di Parma. Scorrendo le pagine di Mahan e Callwell, ci si potrà rendere conto che essa è largamente compatibile sia con le tesi di D.B., sia - nel suo complesso - con gli eventi storici e i progressi tecnici dagli anni 30 fino ai nostri giorni: «Il potere (o meglio potenziale) marittimo è il complesso dei mezzi mercè i quali una nazione acquista la capacità di affermarsi, espandersi e prosperare sul mare e per il mare. Esso è la risultante di molteplici svariati elementi, naturali alcuni, dipendenti dall'umana volontà altri, fra i quali si annoverano non solo il naviglio da guerra e mercantile. l'idroaviazione e gli appoggi che essi ricevono dalle risorse naturali e dall'organizzazione militare economica e industriale di tutto il paese, ma altresì le condizioni geografiche, economiche, demografiche del territorio nazionale; le latenti tendenze avventurose o colonizzatrici della stirpe per le quali le giovani generazioni si affacciano alla vita inconsciamente soggiogate dalla divina inquietudine del navigare; la massa degli uomini di mare e la loro preparazione professionale, spirituale ai compiti che il potere navale è chiamato a svolgere; il patrimonio di tradizioni per le quali l'appassionato interessamento a tutto ciò che al mare si riferisce, s'improvvisa nell'animo di un popolo e segna le vie e la meta del suo sviluppo economico e della sua espansione politica. Chi si limitasse pertanto a considerare il potere marittimo come la risultante esclusiva del possesso di una forte ed agguerrita Marina militare, avrebbe di esso un concetto ristretto ed incompleto: l'affermazione e l'esercizio della forza sul mare è questione ben altrimenti ardua e complessa, dipendente da fattori svariatissimi ponderabili e imponderabili, l'azione efficace dei quali si ha quando ciascuno è sfruttato in accordo coi principii che si adottano e combinato con altri in guisa da avere con essi il giusto rapporto di relatività»."

Non c'è dubbio che assai più di Mahan D.B. dà ragione al lettore di questa complessità, dei fattori anche imponderabili e non quantificabili che la determinano, della necessità di ricercare di volta in volta giusti rapporti di relatività. Solo in questo modo può essere raggiunta una sintesi armonica tra elementi spesso contrastanti, che fa di ciascun Stato bagnato dal mare un caso a parte, rendendo il potere marittimo un quid dipendente da variabili legate ai tempi e alle contingenze internazionali.

¹² O. Di Giambernardino, L'arte della guerra in mare, Roma, Ministero della Marina 1937, p. 76.
¹⁴ (Senza autore), Carattere, preparazione e condotta della guerra navale, Parma, Tip. Riunite Donati 1933, pp. 53-58.

Accanto a questi caratteri altamente positivi, in Mahan e Callwell si riscontrano talune ombre che all'occorrenza abbiamo messo in luce annotando i vari capitoli com'è dovere di chi intende fare della critica storica e non limitarsi all'agiografia. In senso generale gli scritti di D.B., come già accennato, non banno la chiarezza, la carica divulgativa, la sinteticità, il fascino, la presa sul pubblico di quelli del Mahan e - sia pure in misura minore - del Callwell. Anche a prescindere dallo scarso interesse per i problemi militari da parte della pubblica opinione e dall'antimilitarismo tipici dell'Italia di ogni tempo, egli anche senza volerlo scrive per un pubblico molto ristretto. Il principale addebito che ci sentiamo di muovergli è quello di essere caduto nell'eccesso opposto rispetto a Mahan e Callwell, sia in relazione alla forma (troppo lineare, semplificata e sommaria in Mahan e Callwell; troppo complessa, involuta, articolata, non di rado contraddittoria e tale da prestarsi a non univoche interpretazioni in D.B.), sia in relazione alla sostanza. L'inserimento dei problemi storici e strategici nel contesto europeo va fatto partendo dalla realtà nazionale e italiana, non viceversa: non ci sembra perciò condivisibile, in un autore italiano come D.B., l'approccio prevalentemente europeo che manifesta nell'esame degli ammaestramenti delle varie guerre o del materiale teorico, senza mai cogliere l'occasione come giustamente fanno sia l'autore americano che quello inglese, e anche la generalità degli autori francesi e spagnoli - per specifici, diretti e circostanziati riferimenti ai problemi dell'Italia e anche del Mediterraneo.

In autori anglosassoni è in certa misura giustificabile una scarsa attenzione per questo mare «interno» e per la sua storia. Si potrebbe anche accettare – almeno in parte – la difesa che D.B. fa di Mahan di fronte alle critiche del Manfroni, scrivendo che «ha fatto bene a non divagare troppo dal campo che gli era assegnato», perché con l'esame del periodo mediterraneo e remico egli si sarebbe «impelagato in questioni militari troppo divergenti» da quelle del periodo velico, al quale restringe l'indagine nelle due opere in esame. Proprio per questo, in un autore italiano non si può giustificare in pari misura una tale omissione, che ha due conseguenze fondamentali.

La prima è che, paradossalmente, proprio l'italiano D.B. ignora gli accenni all'Italia, al Mediterraneo e alle guerre del Risorgimento sia di Mahan che di Callwell, dei quali noi daremo doverosamente conto più nel dettaglio e che avrebbero richiesto una precisa presa di posizione da parte di D.B., anche per confutare tesi diverse dalle sue. La seconda conseguenza è anch'essa in certo senso paradossale: come già accennato, proprio l'italiano D.B. ignora sia le prime riflessioni sul potere marittimo di Giulio Rocco, sia quelle sul dominio del mare e sull'importanza del potere marittimo per l'Italia di molti altri scrittori militari italiani dalla seconda metà del XVIII secolo alla prima metà XIX secolo (dal Filangieri, al Balbo, al Gioberti, al Pepe, al Campofregoso).

Né va trascurato che, come del resto tanti altri luminari della guerra terrestre, D.B. a pochi anni dall'inizio della prima guerra mondiale è prigioniero del mito della guerra breve, da lui esteso alla guerra sul mare; non può essergli, però, perdonata la netta sottovalutazione dell'importanza della difesa delle comunicazioni marittime e del traffico mercantile per un Paese come l'Italia, la cui crescita industriale ed economica era già in corso a fine secolo. Eppure nella pur breve guerra del 1866, per il sostegno logistico di un grande esercito nazionale l'Italia aveva dovuto ricorrere fin da allora a massicce importazioni via mare dall'estero, rivelando una

dipendenza dalle importazioni oltremare ben maggiore della Francia, della quale invece D.B. avrebbe voluto attaccare, nel 1878-1881, il commercio marittimo.

Queste smagliature – e altre minori – non incidono tuttavia in misura notevole sui meriti complessivi di D.B.. In realtà, sia pur inconsciamente egli fa opera altamente italiana: perché nello stesso tempo in cui innalza un piedistallo a Mahan, getta le basi più salde – tuttora insostituibili – per un'equilibrata revisione delle sue teorie alla luce della realtà del Mediterraneo nel XX secolo e del progresso tecnico. Le sue riserve sulla effettiva possibilità e sugli effettivi vantaggi della battaglia decisiva, il suo stesso elaborato ampliamento degli elementi che determinano il potere marittimo, dimostrano - indirettamente e a volte direttamente - una cosa sola: che il materiale storico e strategico genialmente fornito da Mahan deve essere adattato sia al rapido progresso dei mezzi di lotta, sia alle specifiche esigenze strategiche dell'Italia, a loro volta frutto di peculiarità storiche, geografiche, economiche, industriali. Quest'ultime - la storia dell'ultimo conflitto mondiale e la sconfitta dell'Italia lo dimostrano – non possono essere impuneamente dimenticate o repentinamente superate con quelle «artificiosità» [cioè: espansioni senza basi salde – N.d.c.] delle Marine e delle industrie, che D.B. condanna più volte con preveggenza. Questo perché «la lotta per il dominio del mare è assai più complessa e assai meno determinabile di quella continentale» e «le eccessive artificiosità non possono essere migliorate che per un mezzo di politiche solidarietà», cioè con idonee alleanze.

L'interpretazione da lui data della strategia e dei contenuti del potere marittimo lo allontana da Mahan per avvicinarsi a quelle che Herve Coutau-Bégarie ha di recente chiamato «scuola britannica» e «scuola francese»," della prima (Colomb, Callwell, Corbett) recependo l'empirismo e l'attenzione per la correlazione terrestre-marittima, e della seconda condividendo l'avversione per la battaglia decisiva, l'interesse per le possibilità della tecnica e la tendenza a ben valutare limiti e specificità nazionali in senso lato, a cominciare da quelle geografiche.

Nonostante i richiami al peso del genio e della fortuna, l'esempio di Nelson – del quale Mahan è il più autorevole ammiratore e interprete – rimane ben lontano dalle pagine che D.B. dedica al potere marittimo. Le sue considerazioni sulla battaglia assomigliano piuttosto a quelle che l'ammiraglio Castex, acceso anti-mahaniano, le dedicherà nelle sue Theories stratégiques degli anni Venti.¹⁵

Questi interfaccia emergenti con sicurezza da un percorso intellettuale non sempre rettilineo giustificano e rendono condivisibile l'affermazione del Fioravanzo (1938) che D.B. ha preceduto Mahan in opere e studi vari di strategia navale e geografia militare marittima, e che «Mahan e Bonamico sono veramente filosofi della storia: sovrastano di gran lunga gli altri due autori [gli inglesi Callwell e Colomb, quest'ultimo autore di un libro sulla guerra marittima pubblicato nel 1891 – N.d.c.]. Questi si limitano a considerazioni e deduzioni di carattere prevalentemente tecnico-professionale, mentre i primi due spaziano anche in tutto il campo della vita collettiva per fissare i principî che regolano e regoleranno i mutui rapporti tra le attività

[&]quot;H. Coutau-Bégarie, *La puissance...* (Cit.), pp. 53-58. Sul pensiero dell' ammiraglio Costex si veda la monumentale ristampa delle *Theories stratégiques* curata da H. Coutau Bégarie, in sette volumi (PARIS, ED. ECONOMICA 1996).

[&]quot; Ivi, pp. 141-147.

politico-economico-sociali e le attività bellico-marittime. Per ora sono rimasti insuperati».

Lo sono tuttora. Questo dovrebbe già essere un motivo di sufficiente interesse; ma al di là dei loro pregi storici e teorici, le pagine di Mahan e Callwell sono tutt'altro che ingiallite a fine secolo XX e aiutano a meglio considerare l'utilità e le legittime aspirazioni della Marina di una media potenza mediterranea. Una Marina che oggi – lo constatiamo con rammarico – si dibatte tra le stesse difficoltà – e accusa le identiche discrasie tra strategia necessaria e risorse disponibili – alle quali doveva far fronte la Marina di fine secolo, Marina in crisi di un Paese scosso da crisi, conflitti, divisioni e lacune delle Istituzioni, che si riflettono nei duri giudizi di D.B. sul deteriore costume nazionale.

Nessun uomo è dotato di capacità divinatorie; a questa legge non si sottraggono nemmeno i più celebri scrittori militari, aeronautici e navali. Anche il quadro internazionale dei tempi di D.B., caratterizzato da crescenti tensioni e compelizioni navali tra le potenze europee, è ormai consegnato alla storia. Parecchie sue riflessioni – senza sua colpa – sono quindi «datate»: ma ciò non toglie che, scorrendo ad esempio i recentissimi Rapporti 1994 e 1995 dello Stato Maggiore della Marina, sembrano riacquistare forza e nuova vita non poche altre analisi, deduzioni, riflessioni sul potere marittimo del nostro autore. Tra di esse, ricordiamo quella che «le obiettività assolute di una nazione debbono essere conseguite con le sole forze nazionali, indipendentemente da qualsiasi solidarietà internazionale, a costo di qualsiasi sacrificio. La nazione che non è capace di tutelare da sola, senza solidarietà, la propria esistenza, non può essere considerata una grande potenza marittima e deve rassegnarsi ad una posizione secondaria e subordinata nel consesso internazionale».

Oggi l'Italia non è più in grado di aspirare allo status di grande potenza militare e quindi anche marittima; ma rimane sempre vero che se vuol far sentire la propria voce, se non vuole «rassegnarsi a una posizione secondaria e subordinata» in Europa, nella NATO e nel Mediterraneo, deve compiere i sacrifici necessari per acquistare e mantenere quella credibilità militare e marittima, anzi: quella credibilità generale, alla quale ancor oggi conducono gli elementi anche di carattere morale, economico e sociale che Domenico Bonamico cento anni fa ha indicato come pietre angolari del cammino verso un prospero avvenire.

FERRUCCIO BOTTI

CAPITOLO I

LA TEORICA ELEMENTARE DEL POTERE MARITTIMO: APPORTO DI CALLWELL E CRITICA AGLI «ELEMENTI POTENZIALI DEL SEA POWER» CONSIDERATI DA MAHAN

Ouesto capitolo, dedicato in prevalenza a Mahan, è il più importante del libro e - forse - la parte degli scritti di D.B. che meglio ne compendia il pensiero sul teorico americano, delineandone i moventi, la metodica prescelta e la base di partenza. Riferendosi anche agli studi del Manfroni su Mahan (pubblicati dalla «Rivista Marittima» più o meno in parallelo ai suoi). D.B. vi conduce un'analisi critica dei contenuti del fondamentale Capitolo I dell'Influenza del potere marittimo sulla storia, facendo qualche breve ma significativo accenno alle disferenze tra l'approccio del Mahan – che si riferisce esclusivamente al periodo velico – e quello più ristretto del Callwell, che invece tratta in prevalenza i conflitti del periodo del vapore, con ottica ristretta ai vantaggi operativi che il dominio del mare ha fornito alle operazioni terrestri. Obiettivo essenziale di D.B. è integrare, coordinare e fondere insieme gli elementi caratterizzanti del potere marittimo che scaturiscono dalle opere di Mahan e del Callwell. A tal fine egli indica l'architettura del lavoro, che comprenderà nell'ordine – la teorica elementare del potere marittimo, le fondamenta storiche, le fondamenta politiche, quelle militari e la sintesi finale. In tal modo «in ciascuna di queste fasi le specialità [cioè le peculiarità - N.d.c.] dei tre periodi storici [quello remico, quello velico e quello elico o del vapore - N.d.c./ possono venire a contatto e sviluppare le loro affinità, preparando così colle integrazioni parziali e secondarie il campo per le sintesi ultime nelle quali si compendia la dottrina del potere marittimo».

Di rilievo l'affermazione che la classifica dei sei elementi potenziali del potere marittimo fornita da Mahan «non è completa, non è ordinata e non è sufficientemente studiata». Con questa fondamentale critica D.B. tiene presente il più largo e preciso esame da lui già compiuto negli articoli sulla «Rivista Marittima» del 1894-1895 riportati nella Parte II.

Poco da aggiungere alla serie di critiche del Mafroni riassunte da D.B.. Da un'attenta lettura dei due saggi dello stesso Manfroni emergono tuttavia altri aspetti da lui criticati, tra i quali ricordiamo l'affermazione che «il Signor Mahan non ha scritto il suo libro per noi; egli lo ha scritto per la razza anglosassone; a questa ha rivolto tutta la sua attenzione». Elenchiamo i rilievi critici al Mahan non citati da D.B.:

- il titolo dell'opera è troppo vasto per l'argomento trattato, e lo svolgimento

«troppo scarso rispetto all'assunto che egli si era proposto»;

– la trattazione degli argomenti, secondo un criterio cronologico ma per distinti teatri d'operazione, ostacola l'esatta compressione degli eventi nel loro insieme e impedisce di individuare i legami organici tra guerre e avvenimenti nelle diverse regioni e nei diversi mari;

- rifugge da citazioni precise, limitandosi troppo spesso a vaghi accenni ai vari autori;
 - omette di trattare l'influenza della diversa indole militare dei vari popoli;
- accennando alla politica della Francia, dell'Inghilterra e dell'Olanda ne prende in esame molti aspetti, ma dimentica la parte geografica, che in una siffatta ricerca dovrebbe essere preponderante;
- esaminando i riflessi della posizione geografica sul potere marittimo trascura l'esempio emblematico della Russia, alla quale la geografia impedisce di concentrare all'occorrenza le forze navali:
- il suo giudizio sull'efficienza e sulla condotta operativa della Marina spagnola è troppo severo. Di grande utilità gli sarebbe stata, in proposito, la conoscenza degli scritti del Guglielmotti;
- esaltando i risultati ottenuti dal colonialismo inglese, trascura che il colonialismo francese, che non sempre ha avuto caratteri negativi;
- afferma, giustamente, che finché Malta e la Corsica saranno in mano agli stranieri l'Italia non potrà essere indipendente [D.B. è di parere assai diverso N.d.c.], ma il paragone che azzarda tra la posizione dell'Italia nel Mediterraneo e quello della Florida nel Mar dei Caraibi non è sufficientemente fondato.

D.B. – senza peraltro spiegare le ragioni del suo giudizio – condivide di massima queste critiche del Manfroni ma le trova troppo severe, specie riguardo all'architettura generale del lavoro e alla scarsa considerazione per gli eventi del Mediterraneo e per la storia navale di Venezia. In proposito egli afferma che tocca a noi latini – quindi non all'anglosassone Mahan – allargare lo spazio della sua storia, e conclude: «gli fu fatto appunto di non aver parlato del Mediterraneo e di Venezia, che allora consumava gli estremi resti della sua energia per contenere sul mare la invasione turchesca. Quello era l'ultimo capitolo di un ciclo storico che stava per chiudersi, e il Mahan cogli occhi fissi al presente, e più ancora al suo paese, non aveva ragione di occuparsene. Se quel ciclo stia oggi per ricominciare è altra cosa ed appartiene alla storia del futuro».

Su queste valutazioni del Bonamico e del Manfroni, v'è da osservare ancora che il Mahan non fa opera meramente teorica e storica, ma scrive per il presente in un'ottica anglosassone, nazionale e rivolta in prevalenza ai grandi spazi oceanici nei quali già in passato si è disputato il dominio mondiale. A proposito dei rilievi del Manfroni sul paragone di Mahan tra la Florida e l'Italia, va notato che né lui né D.B. danno alcun peso alle interessanti affermazioni sulla posizione geopolitica dell'Italia sia di Mahan (che non esaurisce i suoi accenni con il paragone tra la penisola e la Florida) sia di Callwell. Secondo Mahan (L'influenza del potere marittimo, pp. 68 e 74-75) i vantaggi della posizione geografica dell'Italia, ben situata per controllare la rotta commerciale per il Levante e Suez, sono in gran parle neutralizzati dal possesso francese della Corsica e inglese di Malta. La Corsica, con la Sardegna, è stata un antemurale del dominio romano sul Mediterraneo. Perciò queste manchevolezze nell'integrità geografica, insieme con altre cause negative, «rendono più che dubbia la possibilità che l'Italia sia, ancora per qualche tempo, in prima linea fra le nazioni marittime». Si è già visto che D.B. è di idee ben diverse; anche per Mahan, comunque, le comunicazioni lungo la penisola italiana sono assai vulnerabili in ogni punto, e «solo un assoluto controllo del mare» può garantire la loro sicurezza. Ciononostante, con una adeguata forza navale situata centralmente vi sono buone speranze di attaccare la flotta nemica. Però in generale, sempre secondo il Mahan quando il mare non solo circonda un paese, ma ne separa anche le parti componenti, il suo controllo è essenziale: «questa condizione fisica fa nascere e dà forza al potere marittimo, oppure rende il paese impotente. Sono queste le condizioni dell'attuale Regno d'Italia, con le sue isole di Sardegna e Sicilia e, sebbene sia ancora giovane e debole finanziariamente, possiamo vedere quali sforzi vigorosi e intelligenti sta facendo per creare una Marina militare [nostra sotto-lineatura - N.d.c.]. È stato affermato [da chi? - N.d.c.], che, con una Marina superiore a quella del suo nemico [quale? - N.d.c.], l'Italia potrebbe basare meglio la sua potenza navale sulle isole che non sul continente, poiché l'insicurezza delle linee di comunicazione nella Penisola, cui abbiamo accennato, sarebbe di notevole imbarazzo per un esercito minacciato dal mare e circondato da un popolo ostile [forse quello francese? - N.d.c.]».

Per quanto riguarda l'opera del Callwell, i cenni di D.B. non sono tali da fornirne un'immagine organica: tuttavia in questo e altri capitoli si trova quanto basta per delinearne le principali analogie e differenze non solo con il Mahan, ma anche con lo stesso D.B., che va sempre molto più in là delle semplici questioni operative.

Trattando degli elementi che per il Callwell influiscono sul potere marittimo e in particolare della posizione geografica, D.B. considera in modo non di rado acuto e lungimirante il passato e il futuro delle principali potenze europee, a cominciare dall'Inghilterra; ma non studia che marginalmente il Mediterraneo e non parla dell'Italia.

Acquista comunque rilievo la sua affermazione conclusiva che, anche allo scopo di riempire i vuoti lasciati dal Mahan e rimediare alla sua ottica anglosassone, «farebbe opera meritoria e degna di lode chi s'accingesse a rifare la storia del Mediterraneo dai tempi più remoti fino ai nostri giorni, col metodo stesso che l'autore [cioè Mahan - N.d.c.] ha seguito così felicemente». Accanto a questa, va considerata l'altra che «sopprimendo qualche capitolo, qualche periodo, saltando a pié pari qualche pagina [il riferimento è all'Influenza del potere marittimo sulla storia - N.d.c.], si potrebbe benissimo trarre dal libro del Mahan un bel volume di storia marinaresca, scritto da un ufficiale colto e dotto che conosca assai bene la storia generale, e un altro volume di storia generale dei secoli XVII e XVIII, scritto da uno storico non del tutto digiuno di cognizioni marinaresche».

(F.B.)

Le opere del Mahan e del Callwell, che costituiscono le più alte manifestazioni del pensiero storico applicato agli avvenimenti marittimi, tendono al medesimo scopo, con metodo alquanto diverso, come fu già accennato in una breve recensione del lavoro del Callwell, pubblicata nella Rivista Marittima.

¹ D.B. fa riferimento alla sua recensione del libro di Callwell *The effects* ecc. («Rivista Marittima» 1897, Vol. II Fasc. IV, pp. 231-236).

«The definite obiect proposed in this work – dice il Mahan nella sua introduzione – is an examination of the general history of Europe and America – limitata per ora ad un breve periodo di centocinquanta anni – with particular reference to the effect of sea power upon the course of that history.²

«It is the purpose of this volume – afferma il Callwell nella sua introduzione – to trace through the military annals of the past eighty years how, some times indirectly, at other times in decisive obvious fashion, dominion on the waters has affected conflicts between the armies which the enmity of nations has brought into antagonism».

Lo scopo del Mahan è indubbiamente più vasto e completo di quello enunciato dal Callwell, poiché il primo implica gli effetti del *sea power* sulla storia; il secondo quelli solo del potere navale sugli eserciti e sulle loro campagne di guerra.

Il primo comprende infatti l'influenza storica dei blocchi, delle guerre coloniali, delle operazioni costiere... La cui azione si determina anche indipendentemente dal concorso degli eserciti, ed i cui effetti se non furono così risolutivi come quelli derivanti dalla correlazione degli eserciti e delle armate, non cessarono però di esercitare in taluni casi, specialmente nelle guerre coloniali, una influenza storica considerevole.

Nel breve cenno biografico sopraccennato dell'opera del Callwell indicammo le principali divergenze che distinguono le due opere, ed avremo opportunità di determinarle con maggiore esattezza al termine di questo studio; qui importa solamente mettere in evidenza la somma importanza militare di questi due lavori e la novità del criterio storico-filosofico pel quale si distinguono da tutti i lavori storici navali, e di gran lunga li sovrastano.

L'importanza militare di queste due opere emerge dal carattere degli autori e dai periodi storici che furono oggetto dei loro studi.

La letteratura militare rimase, in passato, costantemente divisa in due campi distinti, territoriale e marittimo.

Le cause della distinzione, che diviene in taluni periodi storici una repulsività istintiva, specialmente durante il periodo velico, furono moltissime, ma tutte derivarono dalla divergenza del senso navale da quello continentale, che raggiunse il suo massimo sul declinare della marineria velica, e per forza d'inerzia si trasmise a questa prima parte del periodo elico, benché le ragioni della divergenza e della repulsività sono di gran lunga inferiori a quelle del periodo velico.⁵

² Traduzione (Mahan): «l'obiettivo essenziale che ci proponiamo in questo lavoro è un esame della storia generale dell'Europa e dell'America con particolare riferimento ai riflessi del potere marittimo nel corso della stessa».

³ Traduzione (Callwell): «è scopo di questo volume dimostrare attraverso l'esame della storia militare degli ultimi ottanta anni come il dominio del mare, qualche volta indirettamente e altre volte in modo diretto, palese e decisivo ha influenzato gli scontri tra eserciti ai quali ha portato la trasformazione dell'inimicizia tra nazioni in guerra aperta». Anche la citazione di Callwell è nell'originale inglese, perché nel momento in cui D.B. scrive queste note non è ancora stata pubblicata la traduzione italiana (1898) di *The effect* ecc.

^{&#}x27;Come prima messo in evidenza, Callwell non parla di potere *navale* (cioè del potere espresso dalla sola Marina da guerra), ma di dominio del mare o preponderanza marittima (che ha un significato meno assoluto).

⁵ Questa tesi è stata sviluppata ad *abundantiam da* D.B. fin dai primi scritti intorno al 1880 (Cfr. Parte I).

Le opere del Mahan e del Callwell assumono quindi una speciale importanza perché esse tendono a dimostrare la correlazione e la reciproca influenza di due fattori della potenza militare di due periodi navali, durante i quali l'incompatibilità del senso marittimo e di quello continentale raggiunse il suo massimo, tanto che lo stesso Napoleone, come ripetutamente afferma il Mahan, che pure aveva così larga facilità di assimilazione, come la ebbero Alessandro e Cesare: «was never able to rightly appreciate the condition of naval warfare», ciò che lo spinse a quel disgusto della marina che l'Hoche ha così pienamente sintetizzato nella sua apostrofe al ritorno dalla naufragata spedizione d'Irlanda.⁶

Codesta repulsività, che tuttavia persiste per forza di inerzia dei sistemi, non è quindi un fenomeno di militarismo, di piccinerie e di astiosità mestieranti; esso è invece un fenomeno storico che pervase tanto l'Italia, quanto le altre nazioni, ed assai poco dimostrano di comprenderlo coloro che, pure ispirandosi ad alte idealità nazio-

nali, lo considerano un fatto volitivo, indisciplinarmente coercibile.

La saggezza della direttività militare può per certo attenuare le repulsività, promuovere un maggiore affiatamento fra le marinerie e gli eserciti, ma essa non potrebbe mai riuscire pienamente nel suo intento se persistessero le cause che resero incompatibili il senso e le idealità continentali e marittime.

Il rinnovamento marittimo e la più larga ed efficace correlazione militare degli eserciti e delle armate favoriranno indubbiamente le affinità delle due corporazioni, avvolgendole in un ambiente di comune operosità, e se codesta armonia di senso, di pensiero, di opere non potrà raggiungere la pienezza dell'accordo, che fu caratteristica del periodo remico, potrà elevarsi man mano a quel grado di consonanza che l'evoluzione dei sistemi consente, e che lo studio, l'educazione, la direttività possono e debbono estrinsecare dagli elementi disarmonici.

Considerate educativamente le due opere del Mahan e del Callwell assumono una grande importanza, poiché esse appunto rintracciano e mettono in evidenza le funzioni armoniche di due periodi militari, durante i quali le repulsività e le disintel-

lettualità furono maggiori.

Il Mahan ripetutamente espone le origini e le cause di questa disarmonia; a noi qui preme rendere omaggio al veggente marinaio che con intelletto di amore ha dischiuso il cammino pel quale dovranno fluire le affinità militari, ed al sapiente soldato che, forse con minore intendimento, ma con eguale fervore nella sua missione, ha cooperato al conseguimento del benefico accordo.

⁶ Traduzione (Mahan): «non era in grado di valutare correttamente i caratteri della guerra marittima». Senza dubbio Napoleone non era un marinaio. Sulle differenze tra i comandanti degli eserciti e quelli delle flotte fa affermazioni infondate come queste: «l'arte della guerra di terra è un'arte di genio e d'ispirazione. Nell'arte del comando navale, genio e ispirazione non contano; tutto è positivo, tutto è esperienza». Vero è anche che egli pretende, a volte, di muovere le armate navali come se fossero corpi d'armata. Ma (come dimostra Alberto Lumbroso nel suo citato libro *Napoleone e il Mediterraneo*) in fatto di strategia navale ha visto non di rado meglio dei suoi ammiragli. E la sua grande strategia, mirante sostanzialmente a stabilire una «par condicio» con l'Inghilterra in materia di controllo del commercio mondiale, è stata meno angustamente «continentalista» di quanto si possa credere a prima vista, anche se mal servita da uno strumento navale inferiore, alle cui deficienze di *leadership* non è mai riuscito a porre rimedio. Da notare che D.B. contesta i suoi giudizi riduttivi in materia di qualità del Capo navale (Cfr. gli articoli sulla strategia di cui alla Parte II).

Gli effetti di questa cooperazione educativa si riveleranno prontamente, poiché il carattere degli autori tende ad eliminare nei due opposti campi di repulsività quelle diffidenze che non sempre la verità è sufficiente a dissipare con la sua luminosità, quando emana da una sorgente sospetta.

Nel campo marittimo la voce del Mahan, nel campo territoriale quella del Callwell, americano e marinaio il primo, inglese e soldato il secondo, risuoneranno cer-

tamente con tonalitá naturale e con benefico ed efficacissimo effetto.

L'importanza da noi attribuita agli effetti educativi delle due opere è somma, poiché da oltre vent'anni dalla cattedra e negli scritti propugnammo la necessità di conseguire con mezzi adeguati quella correlazione continentale e marittima che l'evoluzione dei sistemi militari consentiva, e certamente un mezzo più efficace di quello che ci porgono il Mahan ed il Callwell, delle cui opere caldamente raccomandiamo lo studio agli Ufficiali di terra e di mare, non si poteva nelle presenti condizioni sperare.⁷

Il fine educativo non poteva però essere conseguito cogli antichi metodi storici

esclusivamente cronologici ed espositivi.

Bisognava quindi che il lavoro storico degli autori assumesse un carattere non solo filosofico, per risalire dagli effetti alle cause, ma essenzialmente scientifico e positivo, senza di che non sarebbe stato possibile estrinsecare dalla compagine secolare degli avvenimenti la influenza del potere marittimo, che con unità di parola potrebbe chiamarsi talassocrazia.

Gli autori però, se diressero verso la medesima meta, non seguirono il medesi-

mo metodo di speculazione positivo-scientifica.

Il Mahan, cui l'eccezionale coltura storica e larga dottrina permettevano un vastissimo campo d'azione politico, militare, scientifico, ha seguito le gigantesche tracce del Buckle, ed assai spesso nella modellazione schematica delle situazioni generali europee e mondiali si indovina l'arte del grande maestro, che colla sua *Introduzione alla storia della civiltà in Inghilterra*, ha tracciato le grandi lince del rinnovamento storico; ed è pure facile riconoscere nel tracciato e nella orditura dell'opera l'influenza severa e rigida del più grande fra gli storici americani, il Draper, che ha nel campo scientifico colla *Fisiologia umana*, e nel campo storico colla *Storia della guerra civile d'America*, coi *Conflitti della Scienza e della Religione*, colla *Storia dello sviluppo intellettuale d'Europa* impresso tali caratteristiche che rimarranno forse le maggiori di questa seconda metà del diciannovesimo secolo.⁸

Il cammino seguito dal Mahan fu quindi quello additato dal Buckle e seguito, più o meno diligentemente, dal Guizot, dal Gervinus, dal Du-Bois Reymond, dal Draper, dal Marselli,9 ecc. mentre quello seguito dal Callwell è caratterizzato dalle

Questi corposi riferimenti accreditano ancor meglio la sostanziale matrice positivista e jominiana,
 basata sull'induzione – che Mahan rivela fin dalle prime pagine del suo *Influence upon bistory*.

⁷ L'insistenza di D.B. sull'importanza della correlazione terrestre-marittima è un altro elemento caratterizzante di tutta la sua opera, fin dall'esordio. Non si può non rimarcare che si tratta di un problema tuttora sul tappeto dopo tanti anni, e negli ultimi tempi in via di risoluzione.

[°] Il generale e deputato Nicola Marselli, più volte citato da D.B. anche nei suoi scritti precedenti, è stato il maggior scrittore militare italiano del secolo XIX e ha sempre riconosciuto la necessità di una forte Marina. La matrice filosofica delle sue opere militari – oscillanti tra il positivismo jominiano e l'idealismo clausewitziano – risulta in particolar modo dalla sua opera principale, *La guerra e la sua storia* (Milano, Voghera 1875).

impronte incisive del Moltke, ¹⁰ dalla chiara percezione del Macaulay, e talvolta dalla cesareità di Cesare, i di cui *Commentari* rimangono pur sempre il più perfetto modello della letteratura storica militare.

Nel Mahan le situazioni generali politiche, che costituiscono l'ambiente nel quale si svolgono gli avvenimenti militari, sono tratteggiate alla napoleonica con una larghezza e profondità di vedute che raramente s'incontrano nelle più pregevoli opere storiche degli antichi e dei moderni scrittori, mentre il Callwell quasi mai si sofferma a delineare con precisione i contorni e profili o le grandi direttrici della situazione generale, per modo che gli avvenimenti militari campeggiano troppo isolati, e difficilmente si armonizzano collo sfondo scarso di colore e di luce sul quale vengono proiettati. In compenso, le situazioni militari sono assai meglio tratteggiate dal Callwell, il quale non si limita solo ad accennare genericamente la contemporaneità dei conflitti continentali e marittimi, ma espone, esamina e precisa in modo militare, quasi matematico, la situazione degli eserciti, i loro piani di operazione, i loro teatri di guerra, le loro basi e linee di azione, e la correlazione che doveva derivare, anche se non avvenuta, fra le operazioni degli eserciti e quelle delle flotte.

Questo tracciato delle situazioni militari, che tanto giova a comprendere ed anche a valutare l'influenza della dinamica navale, e che costituisce il merito principale dell'opera del Callwell, fu assai poco curato dal Mahan, il quale poco o punto considera la situazione degli eserciti nei loro rapporti dinamici colle armate, limitandosi quasi sempre, esclusa forse la guerra della indipendenza americana, a mettere in evidenza piuttosto gli effetti storici e politici anziché quelli strettamente militari, della talassocrazia."

È indiscutibile che queste dissomiglianze di metodo nel conseguimento di un unico e medesimo fine derivano dal carattere degli autori, poiché assai difficilmente il Mahan avrebbe potuto pervadere, con autorevolezza e competenza pari a quella da lui esercitata nei campi storici, scientifici, navali, il campo d'azione degli eserciti, ed ancora più difficilmente il Callwell, per quanto figlio della talassica Albione, ed audace campione di Clio, avrebbe potuto campeggiare cesareamente negli spazi della politica, della storia e della civiltà.

Altre non piccole divergenze meriterebbero di essere accennate, ma, poiché questo sarebbe compito della critica, per ora le escludiamo da questo nostro libero esame, non senza esprimere il nostro rammarico che altri di noi più autorevole e competente non si sia accinto alla critica di queste due opere eminenti.

Fino ad ora, per quanto ci è dato conoscere, nessuno studio critico di qualche valore fu pubblicato, se eccettuiamo quello purtroppo incompleto del Manfroni.

La discussione che ebbe luogo alla « Royal United Service Institution» in occasione della lettura dello studio del Mahan sul *Blocco strategico*, ebbe un carattere così

¹⁰ Il generale Helmut Von Moltke è stato l'artefice delle grandi vittorie prussiane del 1864, 1866 e 1870-1871. Nei suoi scritti e nelle sue concezioni strategiche si richiama a Clausewitz, esaltando la necessità di lasciare la massima libertà d'azione ai comandanti, di agire a forze riunite e di prescindere da ogni schematismo, perché la strategia «è un insieme di espedienti». A parte quest'ultimo aspetto che lo avvicina al tipico empirismo inglese proprio anche del Callwell, non si vede per quale altra ragione il Callwell debba essere accostato al Moltke, la cui ottica rimane limitata alla strategia terrestre.

[&]quot; «Talassocrazia» significa letteralmente «potere che si fonda sul dominio del mare» (Garzanti), quindi che ne consegue. È un termine ignorato dal Guglielmotti e dalla Crusca, introdotto da D.B. e ripreso negli anni 30 dal Fioravanzo, che parla di «potenze talassocratiche» (Stati Uniti e Inghilterra).

meschino e superficiale da non meritare l'onorificenza critica, ed i cenni critici che il Boisse ha inseriti nella sua introduzione od aggiunti come note alla sua traduzione dell'opera del Mahan sono così anemici e sparpagliati, da non poter costituire un organismo avente forma ed unità di critico esame.¹²

Il lavoro del Manfroni, pubblicato dalla *Rivista Marittima* nel giugno 1895, già preceduto da altra più breve recensione dello stesso autore sulla medesima opera, ¹⁵ è il solo che abbia veramente un elevato carattere critico. ¹⁶

Quella critica però, che doveva estendersi a tutta l'opera del Mahan, non procede oltre il primo volume, per modo che i due volumi che riguardano il periodo della Rivoluzione e dell'Impero (1798-1814) e che sono di gran lunga superiori a quello che tratta del periodo coloniale (1660-1783), non furono oggetto della critica dell'autorevole storico.¹⁵

Il Manfroni, che è un ammiratore entusiasta della grande opera del Mahan, non si limita a farne l'esaltazione, ma per dovere di critico, accenna con frequente insistenza, non sempre opportuna e ragionevole, alle imperfezioni ed alle lacune di quest'opera la quale, se non ha prodotto una vera e propria rivoluzione negli studi della storia navale, è però assolutamente nuova e segna, dice il Manfroni, un grandissimo progresso per la storia marinaresca in generale e per la strategia navale in particolare.

Le imperfezioni e le lacune cui accenna il critico parrebbero le seguenti:

1º Il non avere raggiunto completamente, nel 1º volume specialmente, lo scopo di fondere fra loro le due parti dell'opera, la storica e la strategica, o, per meglio dire, le due personalità dell'autore, in modo che ne risultasse un tutto armonico, senza che l'economia generale del lavoro dovesse soffrirne;

2º Non avere anteposto nel 1º volume una sintesi storica od un quadro riassuntivo della situazione generale europea e coloniale del periodo storico precedente a quello che è oggetto del suo studio;

3º Avere troppo trascurato il periodo della preponderanza mediterranea sulla oceanica, ed in ispecial modo il grande conflitto turco-veneto che così largo contributo poteva portare alla tesi dell'autore;

4º Essersi valso quasi esclusivamente di documenti ed opere inglesi e francesi, come fonti storiche, trascurando le importantissime fonti italiane e spagnuole;

5º L'eccessivo fascino esercitato sull'autore dall'Inghilterra, della quale esalta i sistemi politici e navali, occultandone spesso i grandi errori e le violente tirannidi marittime;

¹² Il comandante Boisse è stato il primo traduttore e commentatore francese dell'opera del Mahan (1894-1896 e 1899).

¹⁵ La recensione del Manfroni alla quale accenna D.B. è quella pubblicata sulla «Rivista Marittima» del luglio 1894 e va considerata come il primo studio critico comparso in Italia su Mahan.

¹¹ Anche oggi (1995) nessun'altra analisi critica in Italia regge il confronto con quelle di D.B. e del Manfroni.

¹⁵ Il giudizio di D.B. sull'incompletezza della critica del Manfroni a Mahan è stato pubblicato dalla «Rivista Marittima» a fine 1897. Esso non tiene conto che già nel primo studio del luglio 1894 il Manfroni dedica il V paragrafo (quattro pagine) a *The influence upon the Revolution and Empire*, e che comunque, un anno dopo (luglio 1895) pubblica sulla «Rivista Marittima» un saggio di ben 41 pagine su questo libro. Se ne potrebbe dedurre che D.B. scrive queste prime pagine su Mahan e Callwell prima del luglio 1895, senza quindi aver potuto prendere visione del nuovo studio del Manfroni.

6º Avere esclusivamente trattato dei conflitti fra le quattro grandi nazioni nordiche coloniali, ed avere di risoluto proposito trascurata ogni partecipazione delle marinerie di second'ordine, la sveva, la danese, la portoghese, delle quali la teorica del *sea power* poteva largamente giovarsi;

7º L'autore, quantunque anglofilo, non conosce il movimento moderno della pubblica opinione in Inghilterra, e non ha potuto rendersi conto esatto dello stato odierno di tutte le questioni che ha preso a trattare;

8º Le situazioni generali europee, per le fonti storiche cui attinse l'autore, sono assai imperfette ed incomplete, quella della metà del XVII secolo specialmente;

9º Il capitolo riguardante gli elementi del potere marittimo, benché di grande valore, non può considerarsi completo e la discussione non abbastanza esaurita;

10º Manca, come sintesi al primo volume, una succinta conclusione, nella quale siano riassunti i concetti principali d'indole militare disseminati e quasi dispersi nel corso dell'opera.

Come si vede, il Manfroni, benché entusiasta dell'autore, non è venuto meno al suo compito di critico storico che, mirando alla perfezione estetica ed armonica di un'opera, ne sente e ne comprende le dissonanze e le imperfezioni.

Le inesattezze e le lacune segnalate dal Manfroni sono in gran parte vere e tolgono intensità al fascino dell'opera, ma noi crediamo che questa critica sia troppo severa, specialmente in riguardo alla armonia generale del lavoro ed alla non considerata influenza del periodo mediterraneo e del conflitto turco-veneto.

La fusione armonica delle due parti dell'opera, la storica e la strategica, se non è perfetta, assai si approssima alla perfezione e lo stesso Manfroni il quale a un certo punto dice che l'autore pure trattando diffusamente e l'una e l'altra parte non è riuscito a fonderle armonicamente, afferma più innanzi che il lettore si sente avvinto da una viva simpatia per il pensatore profondo che ha saputo così bene fondere insieme la storia militare, commerciale e politica.

Per quanto riguarda il periodo mediterraneo ed il conflitto turco-veneto, noi crediamo che l'autore ha fatto bene a non divagare troppo fuori del campo che si era assegnato, poiché ingolfandosi nel periodo remico egli avrebbe dovuto esplicarne i sistemi, impelagarsi in questioni militari troppo divergenti da quelle immedesimate nel periodo storico che l'autore si era assegnato per compito.

La critica sapiente del Manfroni è degna dell'opera del Mahan, ed è grande rammarico che egli non abbia proseguito nello studio iniziato, estendendo la sua critica al secondo e terzo volume, poiché certamente nessun altro in Italia, e forse in Europa, possiede le altissime doti storiche e marinaresche del Manfroni.

Manca adunque una critica completa del Mahan, e credo che non esista alcun lavoro critico dell'opera del Callwell. ¹⁶ Ciò è grave danno per la scienza militare poiché non è forse errato il sospetto che gli autori, trascinati dal loro entusiasmo per il sea power e appassionati dal bagliore della nuova scoperta, abbiano ceduto agli

¹⁶ Al momento ciò è vero; ma – come ricorda il Ferrante – nel 1899-l900 oltre che la traduzione compaiono le già citate critiche del Guerrini e del Cangemi, alla quale noi aggiungiamo quella del Grillo («Rivista Marittima» dicembre 1905).

impulsi della paternità eccedendo nel rilevare e profetizzare le virtù e le gesta della loro creatura.¹⁷

Antica e salda è la nostra fede nel potere navale, ma i facili entusiasmi, benché nordici, ci sono sospetti, per l'offesa che sempre arrecano alla verità, ed abbiamo ragione di dubitare che la scienza della guerra possa accogliere dogmaticamente tutti i nuovi dettati della nuova dottrina.

È egli possibile ammettere, senza restrizione alcuna, la sentenza del Mahan, per quanto confortata dalla autorevolezza del Washington, che nella guerra d'indipendenza americana dovesse certamente vincere per terra chi avesse avuto il dominio del mare?¹⁸

Fino a quale limite è lecito ammettere l'aforisma del Callwell che uno Stato coloniale non può esplicare continentalmente tutta la sua potenza se la sua flotta non ha il dominio degli oceani?

Molto ma molto rimane da fare per giungere a fondare sopra solide basi storiche e razionali la dottrina del potere navale, e difficilmente una vera e completa critica delle sue opere magistrali potrà essere compiuta, poiché forse nessuno possiede così grande coltura storica, militare, navale, economica, scientifica da assumersi così difficile compito; ma poiché ogni piccola pietruzza può giovare all'edificio da costruire, così può tentarsi un libero esame, non un critico esame del Mahan e del Callwell, cercando di armonizzare le due opere, di fondere insieme i preziosi materiali che essi hanno purificati dalle scorie e di ottenere così l'estensione a due periodi storici navali dei criteri direttivi che gli autori hanno isolatamente determinato.¹⁹

Lavoro di grande polso e di grande utilità sarebbe quello che armonizzasse in una bella e solida unità i tre periodi navali, porgendo così tracciata nelle sue grandi linee la dottrina del potere navale.²⁰

L'opera del Manfroni *Storia della marina italiana*, della quale egli ha da poco iniziata la pubblicazione col volume terzo, anziché col primo, potrà in avvenire formare con quelle del Mahan e del Callwell la piattaforma generale sulla quale s'innalzi l'obelisco granitico del potere marittimo, riuscendo così ad una sintesi che integrerebbe le intellettualità elettissime di un ufficiale di mare, di un ufficiale di terra e di un professore civile, il quale però ebbe campo di assimilarsi il senso navale nel lungo

¹⁷ Qui D.B. trascura le differenze da noi prima messe in luce tra il *sea power* di Mahan e il *maritime command* o la *maritime preponderance* di Callwell, oltre che il deliberato intento di Callwell di non trattare le questioni teoriche e strategiche che sono il «piatto forte» di Mahan e D.B.

le Per le idee di Washington sull'importanza della supremazia navale Cfr. L'influenza sulla storia, pp. 413-415. Va ricordato che, in merito agli aspetti navali della guerra di indipendenza americana 1775-1783 il Mahan (p.397) cita anche la storia di quella guerra scritta dal nostro Carlo Botta nel 1817-1820. Gli autori italiani della Restaurazione (Cfr. F. Botti, il pensiero militare italiano... Cit., Vol. I, Parte II e III) attribuiscono in genere al genio di Washington, alla lontananza di quel teatro d'operazioni dall'Inghilterra, alla debole forza terrestre inglese e all'entusiasmo delle milizie americane abbinato alle condizioni geografiche favorevoli a chi si difendeva, le ragioni della vittoria degli Americani (la cui guerra marittima di corsa riesce a infliggere perdite severe al traffico inglese, ostacolando l'alimentazione delle truppe colà sbarcate).

L'interrogativo di D.B. – e quello che segue – dimostrano che egli mette in dubbio che il potere navale possa – *da solo* – condurre alla vittoria.

¹⁹ Questo è l'obiettivo degli studi di D.B. su Mahan e Callwell.

²⁰ Lo stesso si potrebbe dire oggi (1995).

contatto cogli ufficiali naviganti, per modo che potrebbe affermarsi possegga egli riunite le grandi doti del Guglielmotti e del Jurien de La Gravière.²¹

Per ora però lo studio che egli ci porge e che comprende il periodo storico dalla caduta di Costantinopoli alla battaglia di Lepanto (1453-1571) non può essere fondamento sufficiente, sia perché troppo breve, sia perché l'autore non si è che parzial-

mente rivelato nell'opera sua.

Verrà tempo che questo colossale lavoro d'integrazione di tre periodi navali e di una buona ventina di secoli troverà il suo forgiatore, ma per ora nessuno potrebbe tentare con qualche fortuna una simile impresa e non è senza grande esitanza, nella certezza però di ottime e solide basi, che ci accingiamo ad un primo tentativo d'integrazione che non sia solamente un parallelo artistico di due periodi navali come *La Marine d'autrefois et la Marine d'aujourd'hui* di Jurien de la Gravière, ma un lavoro scientifico di coordinazione e di immedesimazione della dottrina del *sea power* quale fu esposta dal Mahan e dal Callwell.

La buona riuscita di questo tentativo dipende essenzialmente dal procedimento di integrazione e di fusione che sarà possibile di impiegare onde riuscire nello scopo

di dare unità scientifica e storica a due periodi navali così dissimili.

Questo procedimento di coordinazione avendo per iscopo l'unificazione della dottrina del *sea power*, dovrà essere subordinato all'indole ed ai caratteri vitali di questo potere marittimo.

L'esistenza del sea power implica la sua genesi, il suo sviluppo, il suo modo di

estrinsecarsi, la sua efficienza nella storia e nella civiltà.

Il migliore metodo di integrazione parrebbe quindi quello che meglio armonizza colla evoluzione storica del potere navale e che ne esamina dapprima le condizioni della genesi e della vitalità, rintracciando le leggi di gestazione nell'ambiente fisico fisiologico, procedendo poi a studiare lo sviluppo organico ed i caratteri determinanti del *sea power* nella storia, proseguendo ancora ad esaminare in quale modo, con quali mezzi, con quale perseveranza si è estrinsecato militarmente e politicamente questo potere navale ed infine coordinandone l'opera complessa attraverso i secoli, formulando i principi generali e le leggi fondamentali che costituiscono la nuova dottrina di questo potere marittimo.

Il procedimento di integrazione procede quindi dalla teorica elementare al fondamento storico, da questo alla ragione politica militare, da questa alle sintesi, per modo che in ciascuna di queste fasi le specialità dei tre periodi storici possono venire a contatto e sviluppare le loro affinità, preparando così colle integrazioni parziali e secondarie il campo per le sintesi ultime nelle quali si compendia la dottrina del

potere marittimo.

²¹ Con queste parole e con quelle che seguono, D.B. fa esplicito riferimento al progetto del Manfroni per una *Storia della Marina italiana della caduta dell'Impero romano ai fine secolo XIX*, da compilare seguendo la metodica del Mahan. L'accenno alle «intellettualità elettissime» di un ufficiale di terra, di uno di mare (lo stesso D.B.?) e di un professore civile (lo stesso Manfroni, chi altro?) farebbe ritenere che D.B. pensa a un lavoro in comune tra tre diversi autori. In tutti i casi il progetto non trova seguito, perché la *Storia generale della marina militare* di A.V. Vecchj (Firenze, Tip. Coop. Editrice 1892) oltre ad essere comparsa assai prima delle riflessioni di D.B. su Mahan, si ispira a un'ottica diametralmente opposta rispetto a quella dello storico navale americano, considerando in qual modo la situazione dei vari popoli e gli eventi storici hanno influito sull'ordinamento e l'impiego delle forze navali.

La teorica elementare, il fondamento storico, la ragione militare politica, le sintesi costituiscono adunque il metodo d'integrazione che intendiamo seguire allo scopo di armonizzare in una unità, secondo le nostre povere forze, le due grandi opere del Mahan e del Callwell.

La teorica elementare. – In che cosa può consistere la teorica elementare del sea power?

Considerato come un organismo vitale il potere marittimo deve presentare le successive fasi di gestazione, di sviluppo, di efficienza, di stazionarietà, di decadenza; le quali si manifestano e si succedono con una intensità e rapidità dipendenti dalle cause determinanti la vitalità organica di questa funzione marittima.

Chi intende di procedere nello studio del *sea power* non può escludere l'analisi delle cause che ne determinano l'evoluzione, e deve, per quanto è possibile, distinguere fra le molteplici causalità quelle che sono essenziali alla genesi ed al primo sviluppo dell'organismo, da quelle che solo concorrono a promuoverne e temprarne la efficienza o che ne preparano ed affrettano il deperimento graduale o l'esaurimento completo.

Il Callwell non si preoccupa né punto né poco di fare un esame di queste causalità e passa direttamente a studiare l'efficienza militare del potere navale dal 1815 al giorno d'oggi con grave danno dell'opera sua, solo in parte scusabile per il ripetuto accenno che egli fa all'opera del Mahan, cui parrebbe riferirsi, giova supporlo, per quanto si riferisce alla teorica elementare.²²

In questo capitolo non vi è quindi occasione di coordinare ed armonizzare insieme gli studi dei due autori e perciò ci occuperemo esclusivamente della teorica del Mahan, coordinandone le forme alquanto rudimentali e sconnesse in modo che essa corrisponda meno imperfettamente alle esigenze della dottrina del potere marittimo.

Il Mahan classifica gli elementi potenziali del sea power nell'ordine seguente:

1º Posizione geografica;

2º Conformazione fisica, comprendendovi la produttività e la climatologia;

3° L'estensione territoriale;

4° Il numero della popolazione;

5° Il carattere della popolazione;

6° Il carattere del Governo.

Questa classifica non è completa perché trascura alcuni fattori importanti; non è ordinata perché affastella insieme, e spesso confonde fra loro elementi di carattere e di effetto diverso; non è sufficientemente studiata poiché non distingue gli elementi della genesi da quelli dello sviluppo, della efficienza, del decadimento, gli elementi naturali da quelli complementari, i costanti dai variabili, gli statici dai dinamici, come avremo occasione di meglio constatare dopo un sintetico esame della teorica elementare esposta dal Mahan.²⁵

[&]quot; Questo, che per D.B. è il limite principale di Callwell, è invece più che altro la risultante di un approccio che deliberatamente prescinde da tutti gli elementi teorici non riguardanti strettamente i riflessi diretti o indiretti della supremazia navale sulle operazioni terrestri. Più che di un limite, si tratta dunque di una scelta riferita – come già visto – a un arco di tempo non ancora trattato dal Mahan e rispondente alle dichiarate finalità attualizzanti e nazionali dello studio del Callwell.

²⁸ Questa critica a Mahan, da ritenersi fondamentale, trova alimento nella diversa e più estesa formulazione degli elementi del potere marittimo fornita da D.B. nell'articolo *Strategia navale – criteri di potenzialità marittima* del marzo 1895, riportato nella Parte II.

La posizione geografica è un elemento importante, indispensabile alla genesi ed allo sviluppo del potere navale.

Secondo il Mahan la posizione che meglio soddisfa è quella insulare, quando

però essa:

1º Sia geograficamente abbastanza centrale per consentire la espansione offensiva;

2º Sia talmente situata da dominare le grandi linee commerciali e militari;

3º Abbia una tale struttura e conformazione da consentire la concentrazione delle forze ed il loro libero afflusso verso il mare.

Le forme peninsulari non sono molto considerate dall'autore, forse perché egli ritiene che esse tanto più corrispondono alle esigenze del potere marittimo quanto

più si approssimano alla forma insulare.

È ben vero che qua e là accenna alle imperfezioni peninsulari dell'Italia, della Spagna, della Florida ed a quelle anche maggiori della Francia, ma quelle sparpagliate osservazioni poco giovano alla tessitura della teorica la quale dovrebbe presentare una graduazione geografica, da quella insulare perfetta a quelle meno perfette, sufficiente a fare apprezzare il loro valore relativo, onde introdurlo senza esagerazione o deprezzamento nella equazione del potere navale.

Ciò era, a parere nostro, tanto più necessario quanto più la forma insulare si presenta eccezionale, mentre le forme peninsulari e quelle affini si presentano assai più comuni ed hanno ciò nondimeno esercitato una suprema influenza

marittima sulla storia.

L'Inghilterra si presenta come solo ed unico esempio di insularità storicamente talassocratica, ed in avvenire forse altre due insularità, quelle di Cuba e del Giappone, eserciteranno una considerevole influenza,²¹ mentre invece le peninsularità della Grecia, dell'Italia, della Spagna, della Svezia, della Danimarca e le forme geografiche affini di Venezia, dell'Olanda e quella della Francia esercitarono una influenza mondiale, le cui origini ed i cui elementi meritavano una considerazione maggiore di quella loro accordata dal Mahan.

La peninsularità esige uno studio assai più difficile della forma insulare, e noi nel cap. Il della *Strategia Navale* – Criteri di potenzialità marittima²⁵ – abbiamo tentato di rintracciare i criteri di relatività che determinano la graduazione potenziale della peninsularità come elemento del potere marittimo. Anche quel nostro studio è molto imperfetto, e non segna che un primo passo verso una meta ancora lontana, poiché la teorica della peninsularità è forse più importante di quella della insularità, ed il non conoscerla è causa di quelle incertezze, di quegli errori, di quelle aberrazioni che sono così evidenti e generali quando si vuole in qualche modo e con qualche approssimazione valutare l'efficienza vera e graduale del potere marittimo peninsulare.

La grande questione del dualismo continentale e marittimo esterno, che giova bene distinguere da quello interno, che fu origine e causa costante di debolezza e di decadenza navale, ed al quale dualismo Venezia, la Danimarca, la Spagna, l'Olanda dovettero se non in tutto, in grandissima parte la loro radiazione dal novero delle

²¹ Profezia confermata dagli avvenimenti.

²⁵ È sempre l'articolo indicato nella Nota 23.

potenze marittime, fa parte integrale della teorica peninsulare, e l'averla trascurata è certo una imperfezione dell'opera del Mahan.

È bensì vero che nel corso della sua opera, specialmente a proposito della lotta dell'Olanda contro Luigi XIV, ed ancora meglio nello splendido esame della politica di questo monarca in confronto a quella del Colbert, il nostro autore dimostra di comprendere tutta l'efficienza del dualismo continentale e marittimo esterno, ma quelle splendide pagine, che si riproducono nell'esame della politica napoleonica, se sono un gioiello di letteratura storica non giovano a costituire la teorica della peninsularità e delle forme affini ed a risolvere in modo efficiente il problema della posizione geografica.

I criteri del Mahan che abbiamo sopra enunciati, e quelli relativi alla posizione peninsulare che abbiamo delineati in un precedente lavoro, permettono di stabilire quanto segue:

1º Lo Stato che riunisce con maggiore efficienza i vantaggi potenziali derivanti dalla posizione geografica è l'Inghilterra, quando però esista di fatto l'unità politica insulare corrispondente a quella geografica;

2º Tutti gli altri Stati insulari non poterono conseguire, o non poterono conservare lungamente una efficienza navale per imperfezione della loro insularità e per la deficienza di altri elementi potenziali indispensabili alla genesi ed allo sviluppo del potere navale;

3º La Spagna, assai più dell'Italia stessa, data la presente situazione mondiale, ed assai più di qualsiasi altra penisola europea, è favorita dai requisiti potenziali derivanti dalla posizione insulare; ma il Portogallo e Gibilterra menomano in forte proporzione i vantaggi geografici della penisola iberica;

4º La Francia ha certamente – come afferma il Mahan – un'ammirevole posizione, ma non parrebbe che essa accentri in così alto grado i vantaggi della posizione geografica come vantano, a scopo di eccitazione nazionale, gli autori dell'*Essai de Stratégie navale*. Pure ammettendo che la frontiera dei Pirenei non costituisca un

²⁵ Riferimento al citato saggio del 1893 del Fontin e del Vignot, allievi (Parte I) di Aube. Per la verità, gli autori francesi della Jeune École esaltano i vantaggi che offre alla Francia la sua posizione geografica non tanto per contendere il dominio del mare alla superiore flotta inglese, ma per contrastarne in modo economico e con naviglio leggero l'offesa alle coste e al commercio, cioè per raggiungere uno scopo analogo a quello sempre sostenuto da D.B. per l'Italia, dando a sua volta per scontata la superiorità della flotta francese. Il Fioravanzo nel 1938 annota che l'errore fondamentale della jeune École è stato di credere che si potessero dominare i mari e fare una politica espansiva con una flotta di caratteristiche difensive: il mare, invece – dice il Fioravanzo – si domina con le grandi navi. Questo è vero anche oggi; ma solo per chi, appunto, giudica - oltre che utile e necessario - possibile il dominio del mare. Aube invece lo giudica «una parola più che un fatto: esso non garantisce affatto la sicurezza del commercio». Per questo prevede che «la guerra marittima nell'avvenire sarà essenzialmente una guerra di corsa». Questo tipo di guerra al tempo va bene soprattutto per la Francia, che deve confrontarsi sul confine dell'Est con la Germania, cioè con la più forte potenza terrestre europea e mondiale, quindi non ha risorse sufficienti per mantenere anche una Marina da guerra in grado di competere con quella inglese. Aube ritiene inutili le corazzate contro la flotta inglese, perché non potrebbero scalfirne la superiorità, ma continua a ritenerle utili contro altre Marine inferiori, soprattutto per l'attacco alle coste e per il bombardamento delle città nemiche. In effetti, come dimostrano le statistiche periodicamente pubblicate dalla Rivista Marittima e i più volte citati calcoli e paragoni di D.B., la flotta francese anche dopo la comparsa delle teorie della Jeune École continua a essere assai superiore a quella italiana sia in fatto di naviglio medio e leggero, sia in fatto di numero di corazzate (Cfr. i citati studi del Motte e quello di Rémi

grande elemento di dualismo continentale e marittimo, quella orientale a contatto di due grandi nazionalità che tendono ad accrescere il loro potere marittimo, e che accentrano un grande potere continentale, sarà sempre un grande elemento di ostacolo alla potenza marittima della Francia, la quale assai probabilmente non potrà sottrarsi a quella legge di intermittenza potenziale che da cinque secoli governa l'evoluzione del suo potere marittimo, a meno di eccezionali eventualità politiche preludenti alla costituzione degli Stati Uniti d'Europa;

5º L'Olanda non ha né ebbe nella posizione geografica un efficace fattore della

sua potenza marittima.

Come Venezia, l'Olanda dovette ad eccezionali condizioni politiche la sua efficienza geografica ed il breve periodo della sua preponderanza oceanica è dovuto quasi per intero ad altri fattori del potere navale. Anche quando l'Olanda venisse a fare parte di una confederazione renana, o venisse politicamente riunita alla Germania, essa dovrebbe sempre l'incremento del suo potere marittimo ad altri fattori ed

assai poco alla sua posizione geografica.

Esaminata sommariamente l'influenza della posizione geografica sul potere marittimo delle quattro nazioni delle quali si occupa il Mahan, possiamo concludere che, data la situazione politica passata, presente e prossima, l'Inghilterra sovrasta di gran lunga le altre nazioni nella efficienza derivante dalla posizione geografica, anche indipendentemente dalla sua mondialità; che la Francia e la Spagna hanno geograficamente imperfezioni assai grandi la cui eterogeneità rende assai difficile determinare la loro classifica potenziale, e che l'Olanda né ebbe né avrà nella sua posizione geografica un elemento efficace della sua potenza marittima.

La conformazione fisica è il secondo elemento di potenzialità considerato dal Mahan. L'autore comprende sotto questa rubrica anche la climatologia e la produzione fisica del suolo ne' suoi rapporti colla espansione marittima. Quest'analisi del Mahan è assai incompleta ed imperfetta, per la promiscuità degli elementi che prende in esame e per l'agglomerazione confusa di svariatissimi concetti, di grande valore

se vuolsi, ma che dovevano essere meglio classificati e distinti.

A parer nostro gli elementi del potere marittimo dovevano essere ordinati secondo la loro naturale e successiva influenza sulla genesi dell'organismo marittimo.

I fattori fisici, costanti, immutabili di questa genesi e del successivo sviluppo dovevano essere classificati e studiati prima dei fattori fisiologici ed etnici, e distinti a norma della loro diversa natura.

La climatologia, la geografia fisica, la geografia politica militare, la topografia militare, la posizione della capitale sono elementi costanti, indistruttibili, valutabili esattamente e perciò debbono formare una categoria distinta, perfettamente ordinata, la cui teorica deve precedere quella delle altre cause più dominate dalla influenza dell'uomo e perciò più mutabili, più soggette a sussultorietà, meno suscettibili di misura e di calcolo.

Monaque sull'Aube in L'Evolution de la penseé navale IV, a cura di H. Coutau-Bégarie). Ciononostante, la precitata traduzione di Mahan a partire dal 1894-1895 e l'episodio di Fascioda (fine 1898) concorrono a far prevalere in Francia una politica navale ispirata dalle teorie di Mahan, e con la legge 9 dicembre 1900 il Ministro Lanessan rilancia definitivamente la politica di costruzione di corazzate. In conclusione, l'osservazione di D.B. sui limiti della posizione geopolitica della Francia è anche il punto di partenza della Jeune École, che per questo pensa a una difensiva strategica contro l'Inghilterra.

Questa seconda categoria di causalità comprende gli elementi della industria marittima, gli elementi della espansione, l'etnologia – istinto, spirito e carattere nazionale – l'ordinamento e la direttività politica e militare, la civiltà.

Questi cinque elementi sono soggetti a variabilità e trasformazioni dalle quali i primi cinque sono immuni, ed inoltre mentre questi influiscono essenzialmente sulla genesi e sul rudimentale sviluppo del potere navale, gli altri cinque elementi agiscono specialmente nei periodi successivi di incremento e di potenzialità dell'organismo marittimo.

Il confondere insieme queste due categorie è grave imperfezione teorica e perciò crediamo che abbia errato il Mahan, comprendendo gli elementi della espansione fra quelli della conformazione fisica che ha caratteri essenzialmente topografici ed idrografici.

Non essendo nostro scopo sviluppare qui una teorica elementare del *sea power*, ma bensì quello di rintracciare nei nostri autori i criteri di potenzialità del potere navale, così procediamo a ricavare dal Mahan quelli che derivano dalla conformazione fisica degli Stati.

Secondo il Mahan i principali criteri di efficienza sarebbero i seguenti:

1º I facili e sicuri accessi dalla regione verso il mare e dal mare verso l'interno sono fattori di potenzialità marittima;

2º Numerosi porti, profondi estuari, fiumi e canali navigabili sono elementi di efficienza se possono essere convenientemente protetti contro l'offensiva navale;

3º Le buone condizioni climatologiche, la larga produzione agricola e la pastorizia non favoriscono l'espansione ma determinano il dualismo continentale e marittimo interno, tanto più intenso quanto più soddisfano alle condizioni della interna condensazione;

4º La climatologia e la struttura fisica tanto più giovano alla espansione marittima quanto più sono sfavorevoli alla interna condensazione:

5° La povertà e l'inclemenza climatologica devono però essere compatibili colla genesi degli elementi espansivi, poiché «Something does not grow from nothing», ma le necessitose condizioni di esistenza di un popolo sono quelle che provocano ed alimentano la sua espansione:

6º I materiali greggi della industria marittima devono essere nazionali, poiché in caso diverso i conflitti militari troncando le comunicazioni colle regioni donde si importano, provocano repentinamente disastri e catastrofi:

7º Questa produttività nazionale tanto più è necessaria ed efficiente quanto più l'indole della guerra consente l'impiego successivo delle riserve materiali e vitali;

8º L'indole della guerra moderna tendendo alla subitaneità ed alla intensità degli urti iniziali rende, per ora, meno efficienti e meno necessarie le grandi riserve nazionali;²⁷

ESi tratta – come annota il Fioravanzo – di un'opinione smentita dalla lunga durata dell'ormai vicino conflitto mondiale. Peraltro – prosegue il Fioravanzo – «è dallo stesso Bonamico messa in dubbio, quando nell'ultimo capitolo [Cfr. il successivo Capitolo VI - Nota 57 - N.d.c.] dice che la sicurezza delle comunicazioni marittime commerciali potrà diventare obiettivo fondamentale per alimentare la resistenza delle nazioni; e non altrimenti è avvenuto dal 1914 al 1918». Va anche considerato che, dopo l'esperienza delle campagne prussiane dal 1864 al 1871, tutti gli eserciti d'Europa credono nella guerra breve e decisiva e improntano i loro ordinamenti a questa strategia.

9° La struttura fisica della regione deve essere tale da consentire l'assoluto controllo del mare; e questo diventa tanto più indispensabile quanto maggiori sono le disgiunzioni territoriali e più estese le comunicazioni marittime interne;

10° La struttura fisica che non consente la continuità territoriale per effetto di grandi disgiunzioni marittime, lagunari, fluviali, può essere elemento di potenza o di

debolezza a seconda della efficienza già conseguita dal potere marittimo.38

Queste conclusioni non determinano sufficientemente e non distinguono abbastanza le funzioni della climatologia, della struttura fisica e della produttività regionale, per quanto nel coordinare questi criteri del Mahan ci siamo sforzati di rimediare al disordine espositivo, ma però, tenendo conto di questi dettati e di quelli già esposti nel capitolo secondo della *Strategia navale*, è possibile determinare in modo approssimato l'efficienza relativa delle nazioni marittime per quanto essa deriva dalla fisica conformazione degli Stati:

1º Lo Stato che integra la maggiore efficienza complessiva dovuta alla conformazione fisica, alla climatologia ed alla produzione è indubbiamente l'Inghilterra; ma questa funzione complessa che ha raggiunto il suo massimo colle costruzioni moderne, fu di grande ostacolo alla gestazione ed al rudimentale sviluppo dell'organismo marittimo, rese lenta e difficile la coordinazione delle germoglianti energie, e non permise che assai tardi la pienezza della efficienza giovanile, quando già altre marinerie nordiche, la danese specialmente, avevano conseguito un alto grado di potenzialità relativa;

2º La Spagna considerata nella sua integrità peninsulare, escludendo le menomazioni del Portogallo e di Gibilterra, ebbe una climatologia troppo facile, poco favorevole a sospingere verso altri lidi le energie costiere. L'espansione marittima ebbe bisogno di grandi ed abbaglianti incentivi per manifestarsi, ed appunto perché non istintiva ma fittizia, i risultati cui giunse furono precari. La sufficiente produttività degli elementi greggi assicurava alla Spagna nel periodo remico e velico l'indipendenza navale e l'esistenza nazionale assai più che all'Inghilterra ed all'Olanda, ma la struttura orografica della penisola, le condizioni periferiche della vitalità marinaresca, la posizione della capitale, l'idrografia costiera tendevano ad accentrare assai più che ad irraggiare le energie nazionali, per modo che l'efficienza complessiva derivante dalla climatologia, dalla produzione, dalla struttura fisica della regione fu assai inferiore a quella che una climatologia e produttività meno propizia ed una struttura topografica più analoga a quella dell'Inghilterra le avrebbe consentito;

3º La Francia ha colla Spagna una grande somiglianza di quelle condizioni che assicurano il benessere interno e che perciò limitano se non escludono le tendenze espansive. Le buone condizioni climatologiche, l'esuberante produzione agraria, la sufficienza dei prodotti greggi dell'industria marittima, l'indole della costiera atlantica e mediterranea, l'orografia interna, la posizione della capitale, determinano per la Francia una efficienza marittima complessiva assai simile e di poco superiore a quella della Spagna. L'espansione fu sempre scarsa anche continentalmente e non fu mai istintiva e popolare; a determinarla occorse l'iniziativa e l'eccitazione del Governo,

²⁸ Su questi aspetti teorici essenziali v'è pieno accordo tra il Mahan e D.B.; essi si attagliano assai alla situazione geopolitica dell'Italia. Sui conseguenti riflessi per la nostra politica navale, D.B. avrebbe potuto soffermarsi di più.

ma anche sotto tali incentivi fu sempre poco intensa e precaria, perché il dualismo continentale e marittimo interno è insito nella *natura rerum*, a violentare la quale

sono quasi sempre insufficienti le artifiziose iniziative degli uomini;

4º L'Olanda ebbe nella climatologia ed anche nella produttività agricola condizioni assai simili a quelle dell'Inghilterra, benché ancora più impropizie alla esistenza, e fu la povertà che diede origine al potere navale dell'Olanda come lo aveva dato a quello di Venezia. Se l'Inghilterra era spinta verso il mare, dice il Mahan, l'Olanda vi era cacciata poiché senza il mare l'Inghilterra languiva, ma l'Olanda doveva morire.

La struttura fisica interna, l'estensione degli estuari, l'indole della costiera, la navigabilità dei fiumi, l'assenza di qualsiasi ostacolo fisico alla coordinazione di tutte le energie marinaresche, la posizione della capitale, ecc. favorirono in Olanda assai più che in Inghilterra la genesi e lo sviluppo iniziale del potere marittimo, finché la frontiera continentale non divenne origine di dualismo esterno, territoriale e marittimo, e fu invece la grande arteria di flusso e reflusso delle attività germaniche, complementari di quelle olandesi come le dalmate lo erano state di quelle veneziane.

Più favorita dell'Inghilterra dalla struttura fisica, spinta ugualmente verso il mare dalla impropizia climatologia e dalla insufficiente produzione, l'Olanda primeggerebbe sulle altre nazioni precedentemente considerate per efficienza complessiva, se la mancanza quasi assoluta dei mezzi indispensabili alla industria marittima del periodo

velico non avessero resa troppo vulnerabile la sua esistenza.

L'analisi precedente permette di concludere, salvo errore, che per effetto della efficienza complessiva derivante dalla struttura fisica, dalla produzione, dalla climatologia, escludendo qualsiasi altro elemento di potenzialità, l'Olanda e l'Inghilterra si equilibrano, poiché la prima fu spinta più violentemente, l'altra con maggiore sicurezza verso il mare, onde quella ebbe più efficienti i fattori della genesi, questa quelli della conservazione. Sarebbe assai difficile affermare una preponderanza complessa dell'una sull'altra nazione, ma ciò che può affermarsi arditamente si è che la Francia tiene dietro a grande distanza, seguita ancora dalla Spagna nella classifica di potenzialità relativa fra le quattro nazioni delle quali si occupa il Mahan.

L'estensione territoriale è il terzo elemento di potenzialità considerato dal Mahan. Egli la considera soltanto in rapporto alla densità della popolazione marinaresca (seaworking) di cui quella estensione fu o può divenire capace, e perciò quanto ad essa si riferisce riguarda direttamente l'efficienza del numero della popolazione e per semplicità ed esattezza di teorica doveva sotto questa rubrica essere compresa.

Infatti l'estensione territoriale presa in sé stessa costituisce uno dei caratteri della fisica conformazione e perciò non dovrebbe da questa essere divisa teoricamente, e considerata ne' suoi rapporti colla densità della popolazione non può costituire un elemento di classifica speciale. Il Mahan si limita infatti a poche considerazioni su questo argomento, quantunque ne faccia una prolissa applicazione agli Stati Uniti d'America ed alla guerra di secessione affastellando insieme troppo americanamente le efficienze marittime con quelle continentali.

I criteri che secondo il Mahan determinano l'efficienza marittima derivante dalla estensione territoriale sono i seguenti:

1° Lo sviluppo costiero ed il carattere dei porti determinano, più della estensione territoriale, lo sviluppo del potere navale;

2º Una regione deve essere considerata come una fortezza in cui la guarnigione deve essere proporzionata allo sviluppo periferico della cinta difensiva;

3° A parità di condizioni geografiche e fisiche l'estensione della costiera è causa di forza o di debolezza in relazione colla densità della popolazione.

In base a questo concetto unico di efficienza della estensione territoriale si può

stabilire quanto segue:

1º L'Inghilterra ha proporzionatamente alla estensione, uno sviluppo costiero, comprendendo le insenature, gli estuari, le foci dei fiumi fino al limite di navigabilità consentito dalla marea alle ordinarie navi del commercio, di gran lunga superiore a quello di ogni altra nazione europea, escluse la Grecia e la Danimarca, ma non esclusa l'Italia. La densità della popolazione quasi esclusivamente marittima fu lungamente troppo esigua e crebbe assai lentamente, rimanendo quasi stazionaria dalla evacuazione dei Romani al regno di Elisabetta, essendosi accresciuta di un solo milione di abitanti, cioè di un sesto durante un periodo di oltre mille anni. Questa esiguità di popolazione relativa all'estensione costiera ed alle altre nazioni marittime fu causa principale se non unica del lento e lungo periodo di gestazione e della tarda efficienza dell'Inghilterra, quando già altre nazioni oceaniche ed anche nordiche, la cui densità di popolazione era più in armonia colla estensione territoriale, avevano sviluppato il loro potere marittimo. Coll'affermarsi del potere navale crebbe rapidamente la densità della popolazione, ad onta della grande emigrazione provocata dallo sviluppo coloniale, per modo che dal 1600 al 1800 la popolazione si è duplicata e dal 1800 al giorno d'oggi si è quasi triplicata, onde si ha ragione di credere che questa presente densità, procedendo nel suo incremento, possa divenire un elemento di congestione e di pericolo per lo Stato;

2º La Spagna ebbe durante il periodo velico, considerato dall'autore, un sufficiente equilibrio di densità, tanto assoluta che relativa, ma questa densità fu qualitativamente assai imperfetta, poiché se si eccettua la costiera di Cantabria e di Galizia che ha fornito e fornisce un ottimo contingente marinaresco, il rimanente della costiera spagnola produce un contingente navale di assai scarso valore. L'incremento della densità marittima è piccolo e poco soddisfa alle esigenze delle marinerie moderne, onde può concludersi che la Spagna ebbe sempre una popolazione marinaresca quantitativamente e qualitativamente insufficiente alle esigenze della sua estensione costiera, e che tale insufficienza tende piuttosto ad accentuarsi anziché a

decrescere nel presente periodo navale;

3º La Francia ebbe come la Spagna un sufficiente equilibrio di densità assoluta e relativa, in un rapporto quantitativo poco dissimile, ma qualitativamente assai superiore. La costiera nordica-occidentale da Cherbourg a Rochefort, provvedeva alla Francia un contingente anche migliore e più numeroso di quello che la Cantabria e la Galizia procuravano alla Spagna. Questo contingente trovavasi inoltre nella grande zona d'azione del periodo velico, ciò che contribuiva non poco ad accrescere la preziosa efficienza. Il rimanente della costiera oceanica e quella mediterranea furono e sono tuttavia di scarsa e scadente produttività marinaresca, per modo che durante il periodo velico l'efficienza navale ebbe troppo scarso alimento, rimanendo quasi costante il rapporto fra la densità degli elementi utili e l'estensione territoriale. Questo rapporto durante il periodo elico si è sensibilmente accresciuto per la più efficace partecipazione della costiera mediterranea e di quella nordica da Calais a Cherbourg alla vitalità marinaresca, ma è però sempre dubbio se la Francia possegga oggi una densità di popolazione costiera proporzionata alla estensione territoriale ed alla politica coloniale:

4º La densità assoluta della popolazione marinaresca dell'Olanda fu assai grande, e crebbe anche rapidissimamente durante i periodi della sua mondialità commerciale, ed a quella densità dovette fino alla metà del diciassettesimo secolo la sua preponderanza mercantile e durante la seconda metà la sua vigoria nel conflitto militare per il dominio marittimo.

La densità assoluta della popolazione marinaresca divenuta eccessiva, come tende a divenirlo oggidì quella inglese, fu causa di congestione prima e quindi di disastro quando la totalità della popolazione fu troppo esigua per le lotte continentali a cui fu trascinata.

La precedente disamina permette di concludere che l'estensione territoriale deve essere non solo in un giusto rapporto collo sviluppo costiero e colla densità della popolazione, ma che questi tre fattori oltre ad essere in armonia interna devono ancora essere in armonia cogli analoghi fattori delle altre potenze marittime, per rendere possibile un equilibrio duraturo od una duratura preponderanza marittima.

Tenendo conto di questi criteri generali di efficienza relativa derivante dalla estensione territoriale, si può affermare che l'Inghilterra dal principio del diciassette-simo secolo precede tutte le altre nazioni marittime nella classifica potenziale, che questa efficienza andò rapidamente crescendo, raggiunse il suo massimo verso il declino del periodo velico né accenna a diminuire, se non relativamente a quelle nazioni cui il periodo elico ed i rinnovamenti politici consentirono un incremento ragguardevole di efficieitza marittima. La Francia seguì ma a grande distanza l'Inghilterra nella classifica potenziale durante il periodo della vela, ma le nuove condizioni marittime le permettono di seguirla più da vicino, non però di raggiungerla ed eguagliarla per effetto degli elementi naturali non artificiosi della sua potenzialità.

La Spagna tenne subito dietro alla Francia nel periodo velico, ma non pare che sia in grado di seguirla nel periodo elico, onde essa rimarrà sempre più distanziata dalle due antiche rivali, a meno di imprevedibili futuri rivolgimenti marittimi e politici.

L'Olanda precedette fino al 1600 l'Inghilterra nella classifica di potenzialità ed avrebbe potuto persistere nella precedenza se per effetto di altri fattori potenziali quella densità assoluta di popolazione marittima, che era strumento di forza, non fosse divenuto per eccessività un elemento di rapida decadenza.

Il numero della popolazione è il quarto elemento di potenzialità considerato dal Mahan.

Precedentemente fu considerata la densità in rapporto alla estensione territoriale, qui invece il Mahan considera la densità nella sua funzione di riserva vera utilizzabile ad alimentazione dei conflitti.

Come si vede sono due questioni molto affini che dovevano essere comprese in una medesima categoria, mentre invece l'autore ha considerato simultaneamente la riserva viva e quella materiale od industriale marittima che secondo noi debbono andare disgiunte poiché una nazione, la Turchia, l'Italia, la Grecia, può benissimo avere riserve vive da portare successivamente in azione, mentre non avrebbe elementi industriali capaci di provvedere alla riserva materiale.

È necessario anche avvertire che il Mahan considera esclusivamente la popolazione marinaresca – *seaworking* – mentre la totalità della popolazione esercita non solo indirettamente, come lo prova l'emigrazione germanica ed italiana, ma ben anche direttamente una considerevole influenza sul potere navale quando non lo si circoscriva nel periodo velico ma si estenda, come è logico, a tutti i periodi storici.

I principali criteri enunciati dal Mahan intorno alla efficienza del numero della popolazione parrebbero essere i seguenti:

1° Una grande popolazione marinaresca – seaworking – è oggi come per il pas-

sato, un grande elemento di potere marittimo;

2º In tutte le guerre ha quasi sempre fatto difetto l'organizzazione di adeguate riserve;

3º L'importanza della riserva è oggi meno evidente ed apprezzata che per il passato per il carattere delle costruzioni navali e perché tutti gli Stati mirano a sviluppare interamente le loro forze all'apertura delle ostilità, onde colpire mortalmente il nemi-

co prima che esso possa organizzare un simile sforzo;29

4º Se di due flotte che rappresentano l'intera forza attiva di due nazioni, una fosse distrutta mentre l'altra rimanesse atta all'azione, rimarrebbe assai minore speranza oggi che per il passato che il vinto riuscisse a restaurare la sua flotta durante la guerra, ed i risultati sarebbero disastrosi appunto in proporzione della dipendenza della nazione dal potere navale;

5º La storia non può affermare se le condizioni moderne della guerra rendano probabile l'annientamento decisivo di un belligerante la cui potenza sia quasi equivalente a quella dell'altro, e perciò rimane anche insoluta la questione della importanza

delle riserve marittime.30

Questi criteri del Mahan, oltre al difetto già accennato di riguardare piuttosto l'industria marittima che il numero della popolazione, dimostrano come l'autore nell'apprezzare l'utilizzazione e l'importanza delle riserve siasi preoccupato piuttosto della situazione odierna anziché di quella del periodo velico, e come questi suoi giudizi risentano l'influenza delle colossali costruzioni prevalenti dieci anni or sono, quando appunto l'autore scriveva questo capitolo, sulle altre forme più semplici che prevalsero successivamente cogli incrociatori e colle navi torpediniere. La questione delle riserve se non fu pienamente risolta, ebbe però dalla storia recentissima una risposta meritevole di considerazione colla guerra cino-giapponese, nella quale il belligerante la cui efficienza navale, non quella marittima, era generalmente ritenuta inferiore, ha annientato il suo avversario cui facevano completamente difetto gli elementi industriali della potenza marittima, per modo che gli riuscì impossibile, per deficienza di riserva materiale, utilizzare le riserve vitali.

I concetti del Mahan, quantunque importantissimi, sono insufficienti a risolvere anche approssimativamente i due problemi della riserva vitale e materiale, ed è perciò colla maggiore esitanza che tentiamo di apprezzare l'influenza di queste riserve durante il periodo velico sulle quattro nazioni delle quali si occupa il Mahan.

L'Inghilterra ebbe dopo il 1600 la maggiore efficienza di riserve tanto in uomini quanto in mezzi industriali marittimi. Benché per difetto di organizzazione essa sia stata costretta a provvedimenti coercitivi più draconiani di quelli impiegati dalle altre nazioni, per raccogliere ed inquadrare queste riserve, sta il fatto però che queste non

²⁹ Questa affermazione è un'altra conseguenza dell'*idolum* del tempo, la guerra breve.

^{*} Il Mahan risolve il problema propugnando con convinzione la grande guerra e le battaglie decisive tra corazzate: quindi queste valutazioni assai prudenti di D.B. equivalgono a una sua persistente presa di distanze dalla battaglia decisiva e, al tempo stesso, attenuano la previsione della guerra breve e decisiva.

hanno mai limitata la capacità di armamento delle navi atte a prendere il mare, e la vigoria degli equipaggi fu sempre un elemento di preponderanza britannica, mentre invece la riserva dei mezzi industriali non ha sempre corrisposto alle esigenze più imperiose della situazione militare finché la marineria mercantile non raggiunse, dopo l'annientamento dell'Olanda, la sua efficienza mondiale.

Nelle condizioni presenti l'Inghilterra ha una capacità di riserva vitale più che sufficiente alle esigenze militari, e di molto superiore a quella delle altre nazioni, pur-

ché si provveda amministrativamente alla organizzazione di queste riserve.

Se nel XVIII secolo l'Inghilterra con una popolazione inferiore ai dieci milioni, escludendo gli incerti e scarsissimi contingenti della Scozia e quelli incoercibili dell'Irlanda sempre ribelle e repulsiva, poté ripetutamente riunire sulle sue flotte circa ottantamila uomini, non è da dubitarsi che ella possa con una popolazione triplicata e colle risorse della Scozia e dell'Irlanda fare fronte a tutte le maggiori esigenze della situazione presente e futura.³¹

Le riserve dell'industria marittima hanno raggiunto una così eccezionale potenza da lasciare supporre che i criteri del Mahan sulla possibilità di utilizzarle durante la guerra siano troppo restrittivi quando pure si presentasse la necessità, per ora non prevedibile, che l'Inghilterra sopraffatta nei conflitti inizialmente dovesse a queste risorse ricorrere per perseverare in una lotta ad oltranza.

Grandi tesori di riserve possiede oggidì l'Inghilterra, ma senza una provida e preveggente organizzazione potrebbero essere causa di fatale congestività piuttosto

che di potenza e salvezza.

La Spagna durante il periodo velico ebbe riserve vitali e materiali sufficienti ad una marineria di secondo ordine, ma l'organizzazione sempre più degenerante e la grande difficoltà di utilizzare nazionalmente queste risorse localizzate, le resero spesso superflue ed inette al loro compito riparatore dopo i periodi di prostrazione navale.

La situazione presente rispecchia, peggiorata, la situazione passata; ed è assai dubbio se la Spagna, checché ne pensi don Salvador Poggi (*La neutralidad de la España* - 1894), abbia risorse sufficienti a mantenere quella decorosità apparente che per effetto di artificiose sovraeccitazioni ha potuto per il passato salvaguardare.

La Francia ebbe durante il periodo velico ed ha riserve vitali proporzionate ai fattori fisici della sua naturale efficienza marittima, non però proporzionate alle sue ambizioni di preponderanza continentale e marittima, europea e mondiale. La stazionarietà della sua popolazione ed il dualismo continentale e marittimo tanto interno che esterno rendono più fittizia che reale, più periodica che continua la sua trascendente influenza marittima, e forse gli espedienti organici non giovano ad assicurarle quelle riserve vitali che le sono indispensabili al conseguimento de' suoi ambiziosi obbiettivi.

Meno insufficienti furono e sono le riserve dell'industria marittima, ma le nuove condizioni della guerra navale non consentono alla maggior parte di questi elementi industriali quella sicurezza militare che era consentita dal periodo velico, ed è assai dubbio che in tempo di guerra la Francia possa, come può l'Inghilterra, utilizzare

³¹ L'Inghilterra dimostrerà, nei due conflitti mondiali, che la fiducia di D.B. nella sua «capacità di riserva vitale» è pienamente giustificata.

come in tempo di pace le sue grandi risorse senza un sufficiente dominio navale che

nella nostra ipotesi non può essere ammesso.32

L'Olanda ebbe riserve vitali più che sufficienti non solo alla sua naturale capacità marittima, derivante dagli elementi fisici, ma ben anco alla sua mercantesca avidità di dominio, e le sue riserve industriali furono adeguate alle esigenze delle più difficili situazioni; ma la mancanza dei materiali greggi necessari all'industria, ed il dualismo continentale e marittimo esterno furono cagioni prevalenti, se non esclusive, del rapido esaurimento delle materiali riserve, che l'eccesso di quelle vitali rendeva più deleterio.

Le precedenti considerazioni permettono di concludere che per effetto delle riserve vitali ed industriali l'Olanda prevalse per un breve periodo storico di circa un secolo sull'Inghilterra, ma che questa, in forza di un più perfetto ed intenso accordo di tutti gli altri elementi potenziali, doveva preponderare su quella, assumendo il primo posto nella classifica, lasciando a grande distanza le altre nazioni marittime, non esclusa la Francia.

Il carattere della popolazione è il quinto elemento di potenzialità considerato dal Mahan.

Questa questione è abbastanza complessa poiché essa comprende indole, temperamento, attitudini delle varie razze ed è difficile procedere con ordine e chiarezza nell'ordinare i criteri che si derivano dallo studio storico e psichico della nazione.

Il Mahan ha esaminata quasi completamente questa importante questione ed ha formulato criteri di grande valore, ma l'esposizione è alquanto disordinata e saltuaria onde giudicammo conveniente di ordinare questi concetti sintetici in modo diverso da quello in cui si rintracciano nell'analisi dell'autore.

Le nozioni più importanti che si deducono dalla influenza del carattere naziona-

le sul potere marittimo parrebbero essere le seguenti:

1° La tendenza al commercio, comprendente necessariamente la produttività, è la caratteristica nazionale più importante per lo sviluppo del potere marittimo;

2º La storia afferma colla sola eccezione dei Romani, ed è lecito aggiungere degli Spartani, che l'attitudine al commercio caratterizza le nazioni che prima o poi dominarono sul mare;

3º Il modo come si cerca commercialmente il guadagno ha una spiccata influenza sulla fortuna commerciale e sulla storia dei popoli, e dipende dall'indole, temperamento, carattere delle razze;

4º In Spagna l'orgoglio idalgo che sdegna lavoro e commercio; in Francia la vanità civile e militare che rifugge dal traffico, distolsero le due nazioni dalla via mae-

stra del potere marittimo;

5º In Inghilterra, benché la nobiltà fosse altera e sdegnosa, pure il grande prestigio che esercita la ricchezza negli Stati rappresentativi spingeva anche le classi elevate a ricercare per via della ricchezza l'onore e la distinzione nazionale, ed in Olanda l'esagerazione di questa tendenza, non temperata da spirito militare, trasferiva nella direttività nazionale il funesto indirizzo del traffico mercantesco;

³² Anche queste valutazioni di D.B. sono state confermate dagli eventi del XX secolo, nei quali poco ha contato la Francia in campo marittimo.

6º Il carattere degli Olandesi è tale che li rende avversi a sborsare danaro per la loro difesa finché il pericolo non sia imminente; e l'Inghilterra pare che tenda oggidì ad imitarne l'esempio;

7º Per effetto di questi complessi fattori la via seguita dalle nazioni nella ricerca

della ricchezza fu diversa.

La Spagna ed il Portogallo cercarono nel nuovo mondo non nuovi campi di industria ma oro ed argento: la Francia rintracciò la ricchezza per via di minuto risparmio e piccolo rischio, l'Inghilterra e l'Olanda per vie più potenziali;

8º La ricerca dell'oro fu fatale al commercio ed alla ricchezza spagnuola; il timido sistema francese non raggiunse che la ricchezza spicciolata su piccola scala; gli

ardimenti degli Olandesi e Inglesi furono coronati di grandi successi:

9° L'attitudine coloniale come quella commerciale dipende dal carattere nazionale. La colonizzazione è tanto più vitale quanto più sorge dai naturali impulsi del popolo;

10° Gli sforzi del Governo, per quanto accurati e preveggenti, non furono mai

capaci di supplire alla mancanza di impulsi naturali;

11° Il carattere dei colonizzatori, non la cura dello Stato, è il principale fattore della prosperità coloniale;

12º L'Inghilterra e l'Olanda, non la Francia e la Spagna, furono le grandi colonizzatrici del mondo.⁵³

Assai sapienti sono le considerazioni del Mahan dalle quali deducemmo gli enunciati criteri, ma qualche inesattezza e lacuna si rileva alle quali crediamo conveniente accennare.

Ci sembra anzitutto alquanto esagerato il giudizio dell'autore sulla Francia. A parer nostro, anche ammettendo che l'istinto della razza, che si manifesta con così grande evidenza nelle provincie assai più che nelle grandi città industriali e commerciali, sia economico e timido, siamo però indotti a credere che questa timidità, per quanto si riferisce alle grandi speculazioni commerciali, derivasse dalla grande instabilità e dalla frequente insufficienza del potere navale. La Francia non ebbe mai come l'ebbero l'Inghilterra, l'Olanda e la Spagna stessa un periodo continuo di sufficiente dominio navale che consentisse il consolidamento commerciale oceanico, ed è pertanto logico ammettere che questa precarietà dovesse dominare la pubblica opinione e dare maggiore incremento, col panico speculativo, agli esitanti e timidi istinti commerciali della nazione. Questo nostro concetto parrebbe avvalorato dagli avvenimenti di questo secolo che, col lungo periodo di pace, ha consentito alla Francia iniziative coloniali e commerciali come quelle dell'Algeria, della Tunisia, del Tonchino, del Madagascar, dell'istmo di Suez e di quello del Panama, le quali, quantunque menomate nella loro efficienza da altri fattori potenziali, pure rivelano un'audacia difficilmente conciliabile col giudizio dell'autore. Benché timida ed economica l'iniziativa nazionale francese fu vincolata dal sistema di controllo burocratico che invischia gli ardimenti e dal conseguente miraggio dello Stato speculatore che infrena le private energie, assai più che dell'istinto massaiolo della razza.

Fra le lacune noteremo quella che riguarda le attitudini militari e marinaresche delle nazioni.

³⁶ Si noti, su questi aspetti, la maggiore profondità e organicità dell'analisi di D.B. nelle righe che seguono.

Per quanto favorita da istinti commerciali una razza se non possiede sufficienti attitudini militari, non potrà conseguire un adeguato potere continentale o marittimo come lo dimostra la storia del popolo ebreo. L'autore, poi, non accenna mai alla distinzione, secondo noi importantissima, fra le attitudini guerriere territoriali e quelle marittime. Nel primo capitolo della Strategia navale⁵³ noi abbiamo esaminato, assai imperfettamente, le cause di questo dualismo determinando le essenziali divergenze fra il genio marittimo e quello continentale, applicabili tanto agli individui come alle nazioni.

L'istinto e l'educazione concorrono a determinare la tonalità delle guerriere virtù; ma vi sono nazioni che raggiunsero un'altissima tonalità ad onta della mancanza di educazione militare, come l'Olanda, ed altre che ad onta di eccitamenti e provvidenze di Stato non elevarono la bassa tonalità dell'istinto, come la Turchia la quale ad onta degli sforzi antichi e moderni e della efficienza del concorso fenicio e barbaresco è sempre rimasta una nazione antimarittima priva di marinaresche virtù militari.

La Francia considerata marittimamente ha molte affinità colla Turchia. L'una e l'altra posseggono in altissimo grado la virtù guerriera continentale, non però quella marinaresca, e gli eccitamenti educativi del Colbert, del Choiseul e della Jeune école

poco valsero o varranno a migliorare le istintività della razza.⁵⁵

Per quanto splendide e sapienti le considerazioni del Mahan non sono né perfette né complete, ma lo sviluppo che l'autore dà a questa questione del carattere nazionale e che abbiamo più largamente sintetizzata ci dispensa dal determinare, come precedentemente facemmo, le singole efficienze delle quattro grandi marinerie del periodo velico. Concludiamo quindi che per effetto di questo elemento nazionale di potenzialità marittima l'Inghilterra e l'Olanda sopravanzarono di molto la Francia e la Spagna, che l'Olanda ebbe istintività più complete e l'Inghilterra più educate, che l'educazione poco giova quando è troppo bassa la tonalità istintiva, che la Francia e la Spagna, ad onta di qualche ottima eccezionalità regionale, non hanno efficienza istintiva nazionale marittima pari a quella continentale e che l'Inghilterra ed il Giappone³⁶ come fu dimostrato nell'ultima guerra cino-giapponese, posseggono oggidì in grado supremo, di gran lunga superiore a quello di ogni altra nazione, la marinaresca guerriera virtù derivante dalla educata istintività della razza.

Il carattere del Governo è l'ultimo elemento di potenzialità considerato dal Mahan, il quale lo esaminò con una diligenza e una larghezza anche maggiori di

quella cui accennammo precedentemente.

Come sempre le considerazioni dell'Autore non sono troppo ordinate, ma procedono saltuarie ed eccedono per invadenza del campo strettamente militare, i limiti della direttività dello Stato.

I principali criteri esposti dal Mahan su questo argomento parrebbero essere i seguenti:

³¹ Si tratta ancora una volta dell'articolo Strategia navale - considerazioni generali (Rivista Marittima maggio 1894), riportato nella Parte II.

Marrington Eastlake and Yamada Yoshi-Aki, Heroic Japan, 1896 (Nota di D.B.).

⁴⁵ Questo giudizio è anche del Paixhans e dei principali autori navali francesi della Restaurazione che - con eccessivo ottimismo - contano sulla propulsione a vapore come unico mezzo per annullare finalmente la superiorità marinaresca inglese trionfante nel periodo velico (Cfr. F. Botti, Il pensiero militare... Cit., Vol. I capitolo XV).

1º Le forme speciali dei governi e le loro istituzioni, ed il carattere dei governanti esercitarono una vera impressiva influenza sullo sviluppo del potere marittimo;

2º I più brillanti successi marittimi ebbero luogo là dove l'intelligente direzione del Governo era satura dello spirito del popolo e cosciente de' suoi veri generali interessi:

3° Questa immedesimazione del Governo col popolo maggiormente si consegue quando la volontà della nazione ha mezzo di affermarsi; ma tali liberi governi hanno spesso declinato rapidamente;

4º Il potere dispotico, monarchico o dittatoriale, ha occasionalmente creato un potere navale con più efficace direttività che non sia consentita dai lenti processi dei

Governi rappresentativi;

5º L'influenza del Governo si rivela in tempo di pace promuovendo i fattori naturali della potenza marittima, ed in tempo di guerra impiegandoli colla maggiore efficienza;

6º In un Governo rappresentativo ogni spesa militare deve essere la conseguenza di un nazionale interesse, ma tale interesse non può provocare i provvedimenti necessari senza l'azione del Governo;

7º La storia prova che una marineria esclusivamente militare può essere creata dalla volontà di un despota, ma è spesso di una efficienza più apparente che reale, più subitanea che duratura.

Da questi criteri generali sulla influenza del Governo è assai difficile afferrare il convincimento dell'autore.

È impossibile precisare a quale forma di Governo il Mahan accordi la maggiore efficienza nelle varie fasi organiche del potere navale, onde è forza concludere che questo elemento di potenzialità non è suscettibile di estimazione approssimata e di calcolo.

Finché l'efficienza del Governo, indistintamente da quella anche più variabile dei governanti, non può essere con qualche approssimazione valutata, questo elemento non può essere compreso fra quelli immutabili che rimangono gli stessi *in cause and effect from age to age.*

La variabilità della efficienza governativa dipende essenzialmente dalla personalità del Sovrano nei Governi autocratici o dittatoriali e dalle subitaneità tumultuarie e capricciose dei popoli nei Governi retti a sistema democratico, onde parrebbe logico ritenere che la maggiore stabilità ed efficienza direttiva debba appartenere a quei sistemi di Governo aristocratico nei quali i vantaggi si sommano ed i difetti delle autocrazie e delle demagogie parzialmente si elidono.

Il Governo aristocratico, qualunque sia il metodo di fusione dell'elemento popolare con quello dirigente, accentra, secondo il nostro modo di vedere, la maggiore efficienza complessiva di direttività, ma il Mahan non si è pronunciato affatto su questo argomento, onde manca alla teorica un'affermazione fra le più importanti.⁵⁷

⁵⁷ Come fanno notare il Ferrante e il Flamigni, Mahan invece propende per i Governi *assoluti* (cioè dittatoriali, di un solo uomo) o quanto meno aristocratici; in tutti i casi, non ritiene atti a sviluppare il potere marittimo i Governi democratici. Come mette in giusta evidenza il Flamigni (p. 9 dell'Introduzione a L'*influenza del potere marittimo sulla storia*) l'opinione di D.B. è assai diversa. Va però ben chiarito che anch'egli non è affatto favorevole a Governi democratici nel senso attuale del termine (cioè a larga base popolare e dipendenti da un mutevole consenso), ma sulla scorta dell'esperienza storica (effi-

L'efficienza aristocratica nei Governi rappresentativi a base di costituzionalità può conseguirsi tanto monarchicamente quanto repubblicanamente, ma se si esclude l'Inghilterra e per ora la Germania, nelle presenti condizioni patologiche, le monarchie e le repubbliche si rivelano incapaci di fondare sopra una forte aristocrazia, come quelle di Roma e di Venezia, la stabilità dello Stato.

Le tre più grandi ed efficienti marinerie storiche, la romana, la veneta e la britannica, e fino ad un certo punto anche la genovese e la cartaginese, per il grande predominio quasi ereditario di poche famiglie, furono essenzialmente aristocratiche, se per aristocrazia s'intende non già una casta chiusa ed intangibile come quella feudale e quella di Roma dopo l'avvento dell'Impero, di Venezia dopo la chiusura del Libro d'oro, ma bensì una solidarietà di ottimati avente una larga base elettiva nel

popolo ed una stabilità di classe affermata per selezione dagli statutari diritti.

Le grandi imperfezioni delle Costituzioni europee rendono per ora assai difficile l'attuazione pratica di un Governo a base di una aristocrazia sociale, alla cui selezione provvedano i costitutivi poteri, ma ciò non esclude che, dopo le dolorose esperienze che stanno per ora facendo le nazioni greco-latine, la forma aristocratica tenda a prevalere ed affermarsi, onde considerando che le marinerie militari ed anche un pochino le mercantili, sono per loro natura e compito essenzialmente aristocratiche, concludiamo questa breve disamina sull'indole dei Governi colle considerazioni seguenti:

1º La forma di Governo, la quale accentra, secondo noi la massima e più duratura efficienza di direttività, è quella aristocratica quando l'aristocrazia, emergente per elezione e per selezione dalle classi inferiori costituisca statutariamente una classe

ottimata;

2º La maggiore perfezione del Governo aristocratico parrebbe corrispondere al connubio dell'aristocrazia col potere monarchico assai più che con quello

repubblicano;

3º I Governi assoluti e dittatoriali eccitano lo sprigionamento delle energie nazionali, sono quasi indispensabili alla genesi dell'organismo marittimo, hanno la massima attitudine a creare quasi improvvisamente gli elementi militari del potere navale, conseguono spesso risultati chiassosi e stupefacenti, abbagliano con luminosità subitanee, ma sono troppo spesso instabili, discontinui, trascendentali, fittizi, artifiziosi od effimeri, arbitrari, capricciosi, vanitosi, ingiusti, immorali ed i loro difetti sono più gravi delle loro virtù, le conseguenze della loro autocraticità più funeste che benefiche:

4º I Governi rappresentativi, a base di larga democrazia, hanno poca efficienza creatrice e sprigionatrice delle latenti energie. Essi sono quasi sempre lenti nella

cienza delle tre più grandi marinerie, la romana, la veneta e la britannica) respinge le forme di governo dittatoriale e giudica le forme di governo aristocratico le più convenienti di tutte, per *aristocrazia* intendendo però non una casta chiusa, ma un'élite sociale aperta e con larghe basi elettive. Da notare anche il giudizio articolato di D.B. sui "Governi a base di larga democrazia" (punto 4°), che a suo avviso hanno scarsa efficienza, sono più corrotti e corruttibili dei poteri autocratici, tuttavia "consentono una larga immedesimazione di interessi, di solidarietà, di bisogni, di idealità fra nazione e governo-, almeno nei momenti di pericolo. Il Manfroni, infine, dissente più decisamente di D.B. dalle idee di Mahan in proposito. Questo delicato e complesso argomento – a danno dell'unitarietà e chiarezza delle conclusioni – viene ripreso da D.B. nel successivo capitolo V (vds. Nota 12) e nel capitolo VI.

gestazione, capricciosi nei metodi, corruttibili e corrompenti, anche più dei.poteri autocratici, difficilmente morali, anche più difficilmente si risanano quando corrotti, consentono però una grande immedesimazione di interessi, di solidarietà, di bisogni, di idealità fra nazione e governo; sono capaci di grandi sacrifizi, di entusiastici impulsi, come Atene, Genova, l'Olanda sotto la minaccia del nemico, ma difficilmente prevedono, più difficilmente provvedono in tempo, ed appena cessato il pericolo si dissolvono le energie e svanisce ogni virtù di Governo.

Questi criteri applicati alle quattro nazioni marittime del periodo velico, sulle tracce dell'esame compiuto dal Mahan, ci permettono di stabilire quanto segue:

1º L'Inghilterra ebbe durante il periodo velico, ed ha tuttavia, una grande stabilità ed efficienza di Governo monarchico costituzionale, a base rappresentativa ed aristocratica, superiore a quella delle altre nazioni marittime, non interrotta che da un breve periodo di rivoluzione e dittatorialità e da brevissimi periodi di inefficienza e decadenza monarchica.

Sotto il vigoroso impulso di Elisabetta Tudor e quello dittatoriale di Oliviero Cromwell la marineria inglese sorse rapidamente a vigorosa esistenza e l'impulso della ferrea direttività del dittatore si conservò lungamente, si immedesimò nella nazione e nel Governo, il quale d'allora in poi mirò costantemente al controllo ed al dominio del mare. Istintivamente dapprima, ed in seguito con piena coscienza del suo compito, il Governo inglese costrusse il potente impero coloniale, le cui fondamenta giacevano nel carattere della popolazione e nella potenza delle flotte. Il sistema dei sussidi pecuniari agli alleati, iniziato dal Marlborough e sviluppato da Pitt, col quale l'Inghilterra rafforzava i depressi alleati continentali, mentre essa spazzava dal mare le flotte nemiche, le assicurò la supremazia europea e mondiale. Armonia di popolo e di Governo, chiarezza di intuito e di coscienza, stabilità di Stato e continuità d'indirizzo militare e politico furono, per quanto riguarda il carattere del Governo, i fattori vitali della grandezza britannica nel periodo velico, e non cessano di esserlo nelle presenti condizioni europee, quantunque il Mahan intravegga un periodo di decadenza per effetto della crescente influenza democratica sulla direttività dello Stato:

2º L'Olanda ebbe una insufficiente stabilità di Governo. Il potere marittimo emerse spontaneo, non per effetti autocratici o dittatoriali, dal conflitto nazionale contro l'oppressione straniera e perciò sotto impulsi direttivi, sebbene popolari, di grande efficienza. L'avvicendamento continuo dello Statolderato colla Repubblica fino al regno di Luigi Bonaparte, che tolse al Governo popolare grande parte della sua stabilità e vigoria direttiva, ed il dualismo continentale e marittimo esterno in aperto conflitto cogli interessi vitali e marittimi della nazione, rendevano assai difficile l'indirizzo di Stato. Benché la nazione fosse intensamente patriottica e capace dei maggiori sacrifizi per la libertà, lo spirito commerciale del popolo, dice il Mahan, penetrava nel Governo rendendolo avverso alla guerra ed alle spese che questa imponeva per modo che solo l'imminenza del pericolo e del disastro provocava le grandi risoluzioni nazionali. L'Olanda ebbe periodi di vera grandezza marittima, ma l'instabilità del Governo impediva la utilizzazione continua degli intermittenti sforzi della nazione e preparava la decadenza provocata da tante cause di interno ed esterno conflitto.

3º La Francia offre durante il periodo velico, se si eccettua il breve periodo della Rivoluzione, il più completo ed evidente esempio della influenza del potere monar-

chico quasi assoluto. Il lungo regno di Luigi XIV, la reggenza ed i regni di Luigi XV e XVI, costituiscono un periodo di 150 anni, che raggiungono i 200 anni tenendo conto dell'Impero e del regno di Luigi Filippo, durante i quali l'esercizio della sovranità fu quasi sempre improntato dalla massima autocrazia. Gli effetti del Governo assoluto sul potere navale difficilmente si potrebbero dedurre da un più lungo e da un più intenso periodo di assolutismo e perciò, sintetizzando dal Mahan possiamo stabilire quanto segue:

a) Il periodo da noi considerato comprende i due maggiori monarchi, Luigi XIV e Napoleone I, ed i tre maggiori Ministri, Richelieu, Colbert e Choiseul, che abbia

avuti la Francia;

b) Questi Ministri ed autocrati, imitati anche da quelli minori, Luigi XV, XVI e XVIII, tentarono tutti senza eccezione, benché con disuguale intensità, di ritemprare

il potere marittimo della Francia;

c) Gli sforzi di questi sovrani e ministri, coadiuvati da entusiasmi occasionali della nazione, furono efficaci e la marineria francese ebbe periodi di risorgimento e di orgoglio, ma il tempo concesso dalle vicende politiche al ritempramento non era bastevole, onde i conflitti navali erano quasi sempre seguiti da periodi di esaurimento e di decadenza.

d) Gli infruttuosi o funesti tentativi di riguadagnare il controllo del mare spingevano verso la frontiera territoriale le ambizioni degli autocrati, che non riuscivano ad assimilarsi il senso navale ed a comprenderne il magistero, onde la marineria diveniva una reietta cui era imposto di salvaguardare le esteriorità facendo da spauracchio alle flotte nemiche;

e) La Francia rinnovava ad ogni periodo di pace i suoi sacrifizi per creare una marineria e rafforzare il dominio coloniale ma era lavoro di Sisifo, poiché al rinnovarsi della guerra, marineria e colonie subivano le conseguenze delle disfatte e l'Inghilterra utilizzava agevolmente i sacrifizi della Francia, in virtù del suo preponderante potere navale;

f) Il Governo assoluto esercitato dai più grandi monarchi, come quello della Repubblica, si è rivelato impotente a dare alla Francia l'efficienza marittima cui tutti ambirono e dovette tenersi pago o di una decorosa esteriorità militare o della guerra

di corsa con la quale si illudeva la vanità nazionale.

Questi criteri dimostrano come il potere assoluto quanto quello dittatoriale o repubblicano, non possono fare miracoli ed è assai probabile che la Repubblica

attuale persista a raffigurare il mito di Sisifo.

4º La Spagna durante il periodo velico fu retta a monarchia assoluta fino al 1812, ma dopo Carlo V nessun grande monarca salì sul trono, onde gli effetti dell'autocrazia debbono essere di gran lunga meno intensi e meno sapienti di quelli precedentemente considerati.

L'influenza del potere assoluto sul potere marittimo non può certo rintracciarsi nella storia del Reame di Spagna, se non per gli effetti funesti e letali che una sovranità inetta ed inerte, assistita da ministri furbacchioni quanto immorali e non sospinta da eccitamenti nazionali, può determinare a danno e rovina dei più fiorenti reami.

Il Mahan sorvola nell'esame della influenza governativa in Ispagna e noi maggiormente sospinti a compendiosità concludiamo che l'autocrazia come la repubblica non possono in Ispagna conseguire che effetti di gran lunga inferiori e meno duraturi di quelli che possono coronare gli sforzi potenti, non le ambizioni inconsulte della Francia. Compiuto, benché imperfettamente, l'esame degli elementi del potere marittimo, non ci rimane che raccogliere i concetti sintetici che il Mahan ha sparpagliato nelle sue considerazioni onde porgere al lettore uno specchio riassuntivo della efficienza marittima complessiva delle quattro maggiori marinerie del periodo velico.

I criteri maggiormente riassuntivi parrebbero essere i seguenti:

1º L'Inghilterra ha indubbiamente raggiunto la più grande altezza del potere marittimo. Essa è oggidì la più grande nazione marittima del mondo. Col vapore e con l'acciaio essa ha conservato ed è saggio dire che ha grandemente accresciuta, la superiorità che ebbe al tempo del legno e della vela, ma la crescente invadenza della democrazia nel Governo, lascia temere non lontani gli effetti di questa dannosa influenza sul potere marittimo; ³⁸

2º La Francia può essere considerata oggidì – 1889 – equipotente all'Inghilterra in materiale da guerra (ciò che risolutamente neghiamo). Essa ha conosciuto periodi di grande gloria militare, però come nazione marittima, la Francia, paragonata alle altre storiche nazioni, non ha mai saputo conseguire più che una rispettabile posizione, ed è assai dubbio – aggiungiamo noi – che possa nei conflitti venturi conseguire

una posizione dominante:

3º La Spagna, dopo la scoperta dell'America, per un centinaio di anni fu la *Leading nation* in Europa; avrebbe potuto prendere la posizione più eminente fra le nazioni marittime ed invece si avverò esattamente l'opposto. Dopo la battaglia di Lepanto (che fu gloria assai più veneziana che spagnola, per quanto D. Giovanni d'Austria fosse Capitano generale della Lega), nessuna vittoria navale di qualche importanza brilla nelle pagine della storia Spagnola, ed è lecito dubitare – aggiungiamo noi – di una maggiore luminosità in avvenire;³⁹

4º L'Olanda conobbe giorni di gloria e di grandezza marittima degni delle più grandi nazioni. I Witt, i Tromp, i Ruyter le assicurarono il primato navale e le permisero di lottare da sola, con uguaglianza di fortuna se non sempre con vantaggio, contro la Francia e l'Inghilterra riunite, ma dopo il trattato di Utrecht essa cessò di esercitare una grande influenza europea decadendo sempre più dal suo primato marittimo, ma è però doveroso osservare che nessun sistema di governo avrebbe potuto salvare quella piccola, benché risoluta nazione, dallo sfacelo del quale la minacciava la cieca ed ostinata inimicizia di Luigi XIV.

Queste le sintesi generali del Mahan esposte nel capitolo che riguarda la discussione degli elementi del potere navale. Noi riserviamo le nostre sintesi generali al termine del lavoro, e qui ci limitiamo ad esprimere la nostra alta ammirazione per il marinaio pensatore che ha gettate le basi della teorica del potere marittimo, e che su quelle ha innalzato, benché non completo e perfetto, un grande monumento di sapienza quale solamente possono creare i grandi Maestri.

⁵⁹ Anche le previsioni di D.B. sulla Spagna e sull'Olanda sono state confermate dagli avvenimenti.

E l'Italia? Stranamente non ne parla.

³⁶ L'accrescimento della potenza navale inglese col vapore smentisce le previsioni del Paixhans e di altri scrittori inglesi. Se l'Inghilterra si avvia alla fine del secolo XIX alla decadenza, non è per la nefasta influenza della democrazia (come sostiene D.B.), ma per i mutati rapporti di forza (economici, industriali, e geopolitici) nel mondo.

CAPITOLO II

CRITERI PER LA SCELTA DELLE GUERRE CHE PIÙ SI PRESTANO PER COSTRUIRE LA TEORICA DEL POTERE MARITTIMO: LA GUERRA DI CRIMEA (1853-1855) E I SUOI AMMAESTRAMENTI

Il capitolo si apre con una pregnante enunciazione da parte di D.B. dell'obiettivo che si prefigge (raccogliere, ordinare e coordinare i concetti di Mahan e Callwell, procedendo a una scelta del vasto materiale storico da ambedue fornito).

In proposito egli osserva che Mahan ha limitato il suo esame a una sola parte del periodo velico, mentre l'opera del Callwell è riferita solo all'ancor breve durata del «periodo elico» (cioè del vapore): quindi «non potevano, né l'uno né l'altro, sviluppare in modo completo la teoria del potere marittimo», e il loro apporto si è limitato «a considerazioni alquanto indeterminate, per quanto utili e sapienti». Invece per D.B. tutti e tre i periodi (velico, remico e elico) dovrebbero concorrere alla definizione di una teorica generale del potere marittimo: compito vasto e difficile, ma

indispensabile per il conseguimento del fine scientifico.

Ambedue gli autori – prosegue D.B. – hanno fornito un vasto materiale storico, senza però scegliere gli avvenimenti che meglio corrispondevano allo scopo di valutare l'efficienza del potere marittimo e senza verificare se gli effetti di tale potere «fossero in equilibrio [cioè in accordo, in armonia – N.d.c.] colle cause naturali che concorsero con quelle complementari alla determinazione del fenomeno». Tra quelle esaminate da Mahan e da Callwell, D.B. si prefigge perciò di scegliere tre campagnecampione, che corrispondano nel modo migliore a tre diversi casi: a) dominio assoluto e incontrastato del mare da parte di uno dei due contendenti; b) dominio fortemente contrastato e non conseguito durante l'intero periodo della guerra; c) dominio contrastato ma conseguibile (o conseguito) durante il periodo iniziale della guerra.

Al primo caso corrisponde secondo D.B. la guerra di Crimea 1853-1856, già commentata da Callwell (capitolo V, pp. 143-180) e da lui presa in esame in questo capitolo; al secondo caso il conflitto anglo-olandese 1652-1674, le cui vicende sono descritte da Maban nell'«Influenza del potere marittimo sulla storia» (capitoli II e III) e commentate da D.B. nel successivo capitolo III; al terzo caso corrisponde la recentissima guerra cino-giapponese (1894-1895) esaminata solo da Callwell, alla quale

D.B. dedica il capitolo IV.

La scelta da parte di D.B. di queste campagne non è sempre convincente e non pare rispondere solo a esigenze scientifiche. Dà, in particolare, adito a dubbi la preferenza da lui accordata alla guerra anglo-olandese (1652-1674) rispetto alla guerra d'indipendenza americana combattuta un secolo dopo (1775-1783), che pure giudica «importantissimo conflitto per il contrastato dominio, per la intensa correlazione costiera e navale in tutti i teatri di guerra, per gli effetti storici che ne deriva-

no, per i grandi insegnamenti militari che se ne possono trarre a vantaggio della teorica generale del potere marittimo». D.B., che per questo conflitto avrebbe potuto avvalersi della Storia della guerra d'indipendenza degli Stati Uniti d'America di Carlo Botta (Livorno, Antonelli 1836; il Mahan la cita a p. 397 dell'Influenza del potere marittimo sulla storia), le preferisce le guerre 1652-1674, tra Francia, Inghilterra e Olanda, dove pure non vi sono esempi – per sua stessa ammissione – di quella correlazione terrestre-marittima che gli sta tanto a cuore, e la cui mancanza esercita invece un peso decisivo – a quanto egli stesso afferma – nell'esclusione della guerra italo-austriaca del 1866.

Come nota il Fioravanzo, D.B. si ripromette in un primo tempo di esaminarequale tipica guerra del periodo elico la guerra di secessione americana (la quale per sua stessa ammissione «offre vastissimo campo di correlazione continentale fluviale e marittima»), dando solo un rapido sguardo alla guerra cino-giapponese. Invece senza spiegare bene il perché fa esattamente il contrario, in questo seguendo l'esempio del Mahan che non dà a questa guerra di casa (costiera e di corsa) tutto il risalto che riserva alle campagne condotte dalla Royal Navy, esempi di ricorso alla guerra di squadra da seguire anche per gli Stati Uniti. In tal modo prevale, di fatto, anche in D.B. la visione riduttiva della guerra di secessione della quale già abbiamo dato conto trattandone la vita e il pensiero. (vds. Parte I).

Nell'esame della guerra di Crimea (non trattata da Mahan) che è parte essenziale di questo capitolo, D.B. si preoccupa soprattutto del quadro politico e geostrategico trascurato dal Callwell, mettendo in evidenza che non sono stati affatto conseguiti gli obiettivi di interesse europeo: quest'ultimi consistevano nel «respingere la Russia al suo antico confine occidentale», creare nel Mar Baltico una situazione di stabile equilibrio navale, gettare nel Mar Nero le basi per un «dominio assoluto e duraturo» delle potenze europee anche in questo mare. Tra i principi più pregnanti che D.B. trae dall'esame della campagna, quello – clausewitziano – che la mancanza (come nel caso specifico) di un comune e chiaro obiettivo politico non consente alle forze militari e navali di dare tutto ciò che possono dare.

In questa occasione, D.B. non accenna mai al giudizio di Mahan – ben diverso dal suo – sulla persistente utilità anche nel periodo del vapore degli ammaestramenti tattici e strategici del periodo velico. Negli studi precedenti, infatti, D.B. aveva sostenuto l'esistenza di una vera e propria dicotomia tra periodo velico e periodo del vapore, con pronunciato ritorno di quest'ultimo agli stilemi e alle topiche del periodo remico. Nonostante questi limiti, lo studio della guerra di Crimea rimane importante: in questa occasione, infatti, D.B. introduce una metodica da lui sempre adottata in seguito, esaminando nell'ordine la potenza militare dei belligeranti, la situazione generale, le operazioni militari, i risultati conseguiti e infine quelli conseguibili; quest'ultima fase comporta la definizione sintetica di elementi che possono concorrere a formare la teoria del potere marittimo. In tal modo, egli introduce nella complessa materia quei presupposti di ordine e razionalità che mancano negli scritti di Mahan.

Peraltro, oltre a trascurare l'intervento piemontese nella stessa guerra di Crimea D.B. non esamina – nemmeno di sfuggila – la guerra italo-austriaca del 1866, perché «non presenta come poteva e doveva presentare, una larga correlazione continentale e marittima»; e dichiara di escluderla volentieri anche in relazione «alla severa critica a cui condurrebbe il non conseguito dominio del mare e la mancata

correlazione tra eserciti e flotte». Giustificazioni solo in parte oggi condivisibili, sia perché questa guerra riguarda direttamente l'Italia, sia perché in essa avviene la più importante battaglia navale del periodo del vapore fino allora combattuta.

A queste scelte, tanto più discutibili per uno scrittore italiano, va aggiunta la constatazione che né in questo capitolo, né in quelli successivi D.B. accenna alle riflessioni di Callwell sulle guerre in Italia del 1848-1849, 1859-1861, 1866. È tutto preso dall'importanza teorica e generale degli avvenimenti; la sua ottica – diversamente da quella di Callwell e dello stesso Mahan – anche in questa occasione non è nazionale, ma europea. Tuttavia, in uno scrittore italiano che parli di Callwell tale omissione non appare del tutto giustificata, anche perché i riflessi del potere marittimo su queste campagne nazionali a fine secolo XIX erano un argomento ignorato o poco noto (più o meno, così è rimasto anche oggi). Riteniamo, perciò, di fare cosa utile e interessante sintetizzando brevemente qui di seguito i giudizi di Callwell sulla posizione geostrategica dell'Italia nel Mediterraneo e sul ruolo del potere marittimo nelle guerre di indipendenza dal 1848 al 1866, finora mai ricordati da alcuno.

Anche il Callwell (pp. 20-22) concorda sostanzialmente con il giudizio di Mahan (Capitolo I, Nota 16) sulla vulnerabilità dal mare delle comunicazioni terrestri costiere italiane, la cui importanza per la mobilitazione e il movimento di truppe è da lui accentuata (con particolare riguardo alla ferrovia costiera dalla Liguria alla Toscana), perché ritiene (cosa non vera, nemmeno allora) che le comunicazioni attraverso gli Appennini dalla penisola alla Pianura Padana «hanno in causa della regione frastagliata e montuosa, forti curve ed erte pendenze, e sono perciò cosi male adatte per il movimento di pesanti trasporti militari, da riuscire quasi inutili per il concentramento di masse di truppe». Di conseguenza, secondo il Callwell non è solamente per le spedizioni marittime che occorre il dominio del mare; se la flotta italiana dovesse subire un disastro o non fosse abbastanza forte da tenere testa alle forze navali di una potenza nemica, «sarebbe perduta per l'Italia questa grande via di comunicazione fla ferrovia costiera tra Liguria e Toscana – N.d.C.l, che è un passo aperto al suo esercito, solo finché la sua flotta sia prevalente sul mare Ligure».

In tal modo Callwell sottovaluta l'importanza delle vie di comunicazione costiere a Sud della Toscana; al contrario, per quanto riguarda la campagna del 1848 (pp. 158-132) tende a sopravvalutare l'importanza della (temporanea) superiorità marittima napoletana e piemontese nell'Adriatico, che a suo giudizio nella prima fase della guerra, quando in questo mare agivano le flotte sarda e napoletana riunite, aveva creato gravi difficoltà per le truppe austriache del maresciallo Radetzky operanti in Lombardia. Infatti «il dominio del mare, che era in mano dei nemici, mentre dava vila e forza al movimento insurrezionale a Venezia, toglieva a lui [cioè al maresciallo Radetzky - N.d.c.] di poter ricevere vettovaglie e rinforzi da Trieste, essendo interrotte le comunicazioni attraverso le Alpi». La superiorità marittima della coalizione italiana – prosegue il Callwell – venne però a cessare con il ritiro delle forze di terra e mare napoletane, sicché il maresciallo Radetzky, non più preoccupato per la minaccia alle sue comunicazioni, fu in grado di spingere a fondo la guerra e di aver ragione nel 1849 dell'esercito piemontese. Questa interpretazione del Callwell viene contestata dal traduttore, il quale ricorda – a ragione – che non risulta che Radetzky abbia mai contato su rifornimenti e rinforzi via mare e che sia stata intenzione dell'Austria di utilizzare questa via. Comunque, finché Venezia era in mano agli insorti – osserva il traduttore – la via del mare gli era preclusa. Noi osserviamo che, finché il quadrilatero (fortezze di Mantova, Peschiera, Verona e Legnago) era in mano sua, Radetzky non aveva molto da temere, e che, comunque, le comunicazioni terrestri con l'Austria furono in qualche periodo minacciate, ma mai interrotte del tutto. Va infine ricordato che, per quanto riguarda i rifornimenti di vettovaglie, gli eserciti austriaci non ebbero mai difficoltà nelle ricche pianure e nelle prospere città della Lombardia e del Veneto.

Assai meno opinabili le considerazioni del Callwell sulla vittoriosa guerra del 1859 dei franco-piemontesi contro l'Austria (pp. 182-185), nella quale la netta superiorità marittima consente a Napoleone III di trasferire rapidamente in Italia via mare, dai porti della Francia Meridionale a Genova, la maggior parte delle truppe e dei rifornimenti, che poi raggiungono rapidamente per ferrovia la zona d'impiego. Anche se le grandi battaglie di Magenta e Solferino appartengono esclusivamente alla guerra terrestre, «non si deve tacere che quella breve e sanguinosa lotta offre nel suo complesso un singolare esempio dell'effetto indiretto, e non sempre immediatamente palese, che il dominio marittimo può esercitare sulle operazioni terrestri».

Callwell accenna brevemente anche alla prosecuzione della campagna nel 1860-1861 con la liberazione dell'Italia Meridionale da parte di Garibaldi, da lui definito, riduttivamente, "famoso guerrigliero". Si limita, in proposito, a constatare che «il dominio del mare non fu senza influenza» in quelle circostanze; ma, pur essendo inglese, non dà alcuna importanza al benevolo atteggiamento della Royal Navy – e, sotto sotto, della stessa forte flotta borbonica – nei riguardi dello sbarco di Garibaldi a Marsala e del suo passaggio dalla Sicilia al Continente, che altrimenti – come ha ammesso lo stesso Garibaldi – ben difficilmente avrebbero potuto avere luogo indisturbati. Né può essere trascurato l'apporto dei trasporti marittimi nell'assedio di Gaeta e nella definitiva occupazione piemontese del Regno del Sud, allora con poche e cattive strade e rare ferrovie, senza agevoli comunicazioni terrestri con il Centro e il Nord Italia.

Per la guerra del 1866 il Callwell fa un opportuno accenno all'importanza dei trasporti marittimi per la mobilitazione dell'Esercito italiano, dislocato in buona parte al Sud per le esigenze della lotta al brigantaggio senza poter ancora disporre delle ferrovie di raccordo Nord-Sud poi costruite (Cfr. anche, in merito, F. Botti, La campagna del 1866: cooperazione Esercito-Marina e trasporti via mare, "Rivista Marittima" febbraio 1989). Invece ignora del tutto le grandi prospettive che avrebbero potuto aprirsi se fosse stata attuata l'idea allora affacciata dal Ministro della Marina Depretis per un piano di campagna unitario per l'esercito e la marina e per uno sbarco sulle coste dell'Istria e di Trieste (caldeggiato anche dall'alleato prussiano), che avrebbe facilitato grandemente la progressione dell'Esercito italiano verso est in temporanea assenza di consistenti forze nemiche, invece ritardata da difficoltà logistiche.

Più centrate le sue considerazioni sulla scarsa efficienza della flotta italiana sconfitta a Lissa (Quadri poco esperti, equipaggi poco addestrati, comandante in capo «non meritevole della fiducia in lui riposta»). Non del tutto a ragione il traduttore dissente da quest'ultima valutazione del Callwell; più a ragione invece lo stesso traduttore obietta che a Lissa la flotta italiana non è stata «sconfitta interamente»,

(come scrive il Callwell) ma che «se la guerra fosse continuata, la sconfitta stessa avrebbe indicato quanto fosse fallace l'indirizzo dato alle operazioni navali [ma anche a quelle terrestri, lente e non coordinate - N.d.c.] e la flotta italiana, richiamata al suo compito naturale, che era quello di fiancheggiare e assecondare le operazioni dell'Esercito nel Veneto, avrebbe avuto forze sufficienti per ritentare la sorte [così come l'Esercito dopo Custoza - N.d.c.] ponendosi a scopo il predominio delle acque dell'Adriatico». Tutti argomenti che avrebbero dovuto essere di grande interesse per D.B.

În proposito, va infine ricordato il polemico commento del maggiore Guerrini (La tesi del Callwell - le guerre nazionali italiane, "Rivista di Fanteria" 1900, pp. 454-473), il quale vuol dimostrare che, se il Callwell attribuisce le vittorie e sconfitte nelle guerre d'indipendenza d'Italia alla supremazia marittima, lo fa «con lo stesso bel fondamento con cui taluni, quando piove, chiamano ladro il Governo». Secondo il Guerrini la preponderanza marittima delle forze navali italiane nella guerra 1848-1849 è stata brevissima e ininfluente, e a proposito di Venezia egli si associa

alle citate affermazioni dei traduttori italiani del Callwell.

Sulla guerra del 1859 il Guerrini ammette che senza l'assoluta padronanza del Mar Tirreno l'afflusso delle truppe francesi in Italia sarebbe stato assai più difficile, ma contesta che sugli eventi della guerra terrestre abbia pesato la superiorità navale prima piemontese (che non era tale) e poi francese nell'Adriatico, e che, comunque, l'Austria sia stata sconfitta a causa dell'influenza del dominio marittimo conquistato dagli alleati; fu invece Napoleone III a chiedere la pace. D'altra parte, anche se il movimento delle truppe francesi fosse avvenuto interamente via terra, secondo il Guerrini tutti e cinque i corpi d'armata francesi sarebbero ugualmente affluiti attraverso le Alpi, entro la metà di maggio 1859, nella zona di raccolta tra il Tanaro e lo Scrivia. E se la flotta francese prima di trasportare le truppe a Genova avesse dovuto affrontare e distruggere una flotta anche notevolmente inferiore, lo sbarco sarebbe avvenuto con notevole ritardo: dunque lo sbarco dei francesi a Genova nel 1859 «é un caso singolarissimo, e come tale non può essere allegato con molta efficacia dove si parla di dominio marittimo su un avversario che ha meno forze navali, e magari assai meno, ma ne ha».

A proposito della guerra del 1866, infine, il Guerrini concorda con l'affermazione dello stesso Callwell che il dominio del mare ha avuto ben poca influenza sulle operazioni nel Veneto, e che la battaglia di Lissa (combattuta un mese dopo quella di Custoza nella quale l'Esercito Italiano è stato sconfitto) non ha avuto alcun rifles-

so sia sulle operazioni terrestri che sull'esito della guerra.

(F.B.)

Le considerazioni precedentemente svolte ebbero per scopo di determinare i caratteri generali e di esaminare la teorica elementare del potere marittimo.

Il compito che ci siamo proposti è quello di armonizzare, per quanto è possibile, le due eminenti opere del Mahan e del Callwell, ed a tale fine abbiamo prescelto un metodo di integrazione per parti il quale ci permettesse di raccogliere e coordinare i

concetti che il metodo storico cronologico seguito dagli autori aveva diffusi nelle loro opere.

Il metodo d'integrazione per parti da noi prescelto consiste nel distinguere le successive fasi di formazione e di sviluppo del potere marittimo, considerato come organismo, le quali si esplicano per effetto di energie naturali nel campo storico, con processo politico militare, distinguendo così tre campi d'azione e di evoluzione nei quali è possibile armonizzare le energie latenti od attive, statiche e dinamiche di quell'organismo marittimo del quale col Mahan e col Callwell indaghiamo la storica efficienza.

Il primo campo d'azione è quello nel quale si manifestano le energie rudimentali, condensate per così dire allo stato latente dalle condizioni fisiche e naturali delle regioni marittime.

Questo campo d'azione, nel quale si forma l'organismo marittimo, lo abbiamo indagato per il primo, essendo quello nel quale hanno luogo i fenomeni della genesi e del rudimentale sviluppo, seguendo la traccia del Mahan, ed abbiamo concluso che l'opera dello storico americano, benché creatrice di nuova teoria, non ci porge ancora una teorica completa ed ordinata, ma semplicemente uno schizzo, un tracciato schematico sul quale gli scrittori militari marittimi avranno ancora molto da meditare.

Conosciuta, anche approssimativamente, la situazione generale in cui si compie il fenomeno organico di gestazione del potere marittimo, ne deriva logicamente la convenienza di esaminare se i fatti od avvenimenti dipendenti dalla esistenza di questo potere marittimo siano in armonia colla vitalità fisica naturale di questo organismo, cioè se gli effetti siano adeguati alle cause che teoricamente dovrebbero entrare in azione per determinare il fenomeno storico.

È quindi nostro compito procedere ad esaminare il materiale storico come venne esposto dal Mahan e dal Callwell, onde rintracciare, colla guida di questi autori, gli effetti reali di quel potere marittimo, del quale già conosciamo la capacità naturale e latente indipendentemente dal metodo e dai mezzi impiegati per compierli.

Le sintesi precedentemente formulate permettono di valutare, in modo grossolano ed imperfetto, ma sufficiente al nostro scopo, l'efficienza statica delle naturali energie marittime; ed il fenomeno storico porgerà, coi risultati conseguiti, una misura degli effetti dinamici di questo potere marittimo, in correlazione con le cause di indole diversa che sempre concorrono a determinare gli avvenimenti mondiali.

Se i risultati conseguiti corrisponderanno, con sufficiente approssimazione, a quelli conseguibili, ciò significherà che le altre causalità del fenomeno storico o furono di scarsa importanza o furono adeguate, in qualità e quantità, alla loro funzione dinamica; se invece questa approssimata corrispondenza non si verificherà, ciò dovrà attribuirsi alla inadeguata od imperfetta funzione delle altre cause concorrenti a determinare lo stato dinamico e sarà possibile anche determinare a quali di queste cause debba specialmente attribuirsi lo squilibrio tra lo stato dinamico e quello statico.

È dunque negli avvenimenti storico-navali che devonsi rintracciare le ragioni d'equilibrio statico-dinamico del potere marittimo: ma non tutti gli avvenimenti storici giovano ugualmente a questa determinazione e la difficoltà della scelta è assai grande.

Il Mahan ed il Callwell non hanno scelto i fenomeni storici che meglio corrispondevano allo scopo di valutare l'efficienza del potere marittimo; essi hanno esposti gli avvenimenti marittimi di un determinato periodo storico, mettendo in evidenza gli effetti dipendenti dal potere marittimo senza indagare se questi effetti fossero in equilibrio colle cause naturali che concorsero con quelle complementari alla determinazione del fenomeno.

L'esame, anche rudimentale ed imperfettissimo delle ragioni di equilibrio statico-dinamico parrebbe doversi specialmente rivolgere a quegli avvenimenti le cui causalità sono semplici ed evidenti e per le quali lo stato statico delle energie marittime si possa con sufficiente approssimazione determinare.

Le causalità più evidenti sono quelle che meglio servono a stabilire la situazione militare marittima, e perciò le seguenti parrebbero quelle che dovrebbero essere pre-

scelte:

1º Dominio assoluto ed incontrastato del mare;

2º Dominio fortemente contrastato e non conseguito durante l'intero periodo della guerra;

3º Dominio contrastato ma conseguibile o conseguito durante il periodo iniziale

della guerra.

Queste tre gradualità del dominio del mare permettono di scoprire e determinare, caso per caso, gli effetti del potere marittimo e di determinare le leggi generali della sua efficienza storica, ma questa determinazione sarebbe incompleta se gli avvenimenti militari fossero di carattere esclusivamente navale e non ammettessero la più larga ed attiva correlazione dei poteri continentali e marittimi.

I conflitti militari che meglio soddisfano alla determinazione della teoria generale del potere marittimo sono quindi quelli nei quali le forme del predominio sono

evidenti, la correlazione intensa e gli effetti storicamente importanti.

La scelta dei conflitti armati è quindi di grande importanza per la perfezione teorica generale, ma questa riuscirebbe pur sempre incompleta se non comprendesse

tutti i periodi marittimi e si limitasse ad un solo periodo navale.

Il Mahan avendo limitato il suo esame ad una sola parte del periodo velico, ed il Callwell alla breve durata del periodo elico, non potevano, né l'uno né l'altro, sviluppare in modo completo la teoria del potere marittimo, e dovettero perciò limitarsi a considerazioni alquanto indeterminate, per quanto utili e sapienti.

I tre periodi remico, velico ed elico, debbono concorrere alla creazione della teorica generale del potere marittimo, e se il compito è estremamente vasto e diffici-

le, è però indispensabile al conseguimento del fine scientifico.

Tracciato il metodo che sarebbe opportuno seguire e determinato il compito colossale del futuro creatore della scienza talassocratica, ci accingiamo a selezionare dalle opere del Mahan e del Callwell quei materiali che ci paino più utilmente impiegabili alla creazione della teorica generale del potere marittimo.

Il Mahan, nella sua opera, esamina i seguenti conflitti marittimi:

1º Guerra anglo-olandese, dal 1665 al 1667. – Questa guerra fu esclusivamente marittima. Manca completamente la correlazione degli eserciti colle flotte, ma può essere studiata con utilità per le caratteristiche eminenti del conflitto navale, durante il quale il contrastato dominio non fu conseguito;

2º Guerra della Francia ed Inghilterra contro l'Olanda, dal 1672 al 1674. – Questa guerra fu continentale e marittima, ma la correlazione delle flotte cogli eserciti non ebbe luogo, ed il contrastato dominio, che non fu conseguito, escluse le progettate

invasioni. Questo conflitto presenta, quindi, benché con maggiore efficienza, le caratteristiche di quello precedente.

3º Guerra della lega di Asburgo: Inghilterra, Olanda, Spagna, Germania contro Francia, dal 1688 al 1697. – Questa guerra presenta grande varietà di avvenimenti, una sufficiente correlazione continentale e marittima ed una ben determinata evoluzione del potere marittimo, per modo che, ad onta di molte scoesioni, può fornire insegnamenti preziosi per la teorica del *sea-power*;

4º Guerra della successione di Spagna: Inghilterra, Olanda, Austria e Portogallo contro Francia, dal 1702 al 1713. – Questa guerra presenta un complesso di operazioni navali e costiere abbastanza importanti, ma la decadenza della flotta francese, la debole lotta per il dominio del mare, e la poco intensa correlazione continentale e marittima, la rendono di scarso ausilio alla teorica del potere navale, se si esclude l'influenza della guerra di corsa nel conflitto marittimo;

5º Guerra della successione d'Austria e guerre minori, in gran parte coloniali, di limitata correlazione continentale e marittima durante le quali – dal 1713 al 1756 – il preponderante dominio navale dell'Inghilterra affermò la sua efficienza costiera e coloniale;

6º Guerra dei Sette anni, dal 1756 al 1763: Francia, Austria, Russia, Sassonia, Svezia, l'Impero e più tardi la Spagna, per il patto di famiglia, contro l'Inghilterra e la Prussia. Terribile guerra questa dei Sette anni, devastatrice di mezza Europa, durante la quale periva un milione di uomini, ma di scarso contributo alla scienza talassocratica, per la consolidata preponderanza navale dell'Inghilterra e per la limitata correlazione continentale e marittima, estensibile solamente ad avvenimenti coloniali e costieri;

7º Guerra d'indipendenza americana dal 1778 al 1782 e contemporanei conflitti in Europa ed in India. Importantissimo conflitto per il contrastato dominio, per la intensa correlazione costiera e navale in tutti i teatri della guerra, per gli effetti storici che ne derivano, per i grandi insegnamenti militari che se ne possono trarre a vantaggio della teorica generale del potere marittimo;

8° Guerre europee durante il periodo della Repubblica e Consolato, dal 1793 al 1804. – Questo periodo è marittimamente troppo complesso, troppo saltuario, la direttività militare troppo variabile e capricciosa, la correlazione continentale e marittima troppo fortuita, benché di grande intensità, per fornire nozioni evidenti alla teorica generale, senza procedere a discussioni ed analisi incompatibili con un saggo critico di limitata intensità;¹

9º Guerra dell'Impero, dal 1804 al 1812. – Questa guerra ha una speciale importanza per il blocco continentale adottato come sistema di conflitto contro la preponderanza britannica. Questo conflitto, unico nella storia, avvalorato dal potere continentale, merita di essere studiato dai cultori della scienza talassocrati-

¹ Giudizio riduttivo condivisibile solo in parte, anche per i riflessi di questi avvenimenti sul potere marittimo nel Mediterraneo, dove dopo la battaglia di Aboukir (1798) e la riconquista di Malta si consolida definitivamente il dominio inglese durato fino al 1945, grazie al possesso dei punti-chiave di Gibilterra e Malta e al controllo sull'Egitto e il Canale di Suez. In questo periodo la flotta inglese non cessa mai di mantenere il predominio nel Mediterraneo e altrove, anche se le sfugge la spedizione di Napoleone in Egitto.

ca, ma la sua eccezionalità militare e commerciale lo esclude dal compito che ci

siamo proposti.2

Il Callwell ha continuato l'opera del Mahan prendendo ad esaminare le guerre marittime dalla caduta dell'Impero fino ai giorni nostri, contemplando così gli ultimi fasti navali del periodo velico ed i primi del periodo elico. L'autore ha passato in rassegna una ventina di guerre fra le quali, per importanza marittima e continentale, meritano speciale considerazione le seguenti:

1º Guerra d'indipendenza della Grecia, dal 1821 al 1827. Questa guerra, combattuta con navi a vela, ha molta importanza per il carattere della lotta navale, per la localizzazione del conflitto e per la continua correlazione continentale e marittima delle operazioni costiere. Essa può fornire un grande contributo alla scienza del pote-

re marittimo;3

2º Guerra turco-russa, del 1828-29 e quella del 1877-78. Queste due guerre, di eccezionale importanza per l'influenza esercitata dal potere navale su quello continentale, offrono insegnamenti chiari ed evidenti assai preziosi per la teorica generale del *sea-power*;

3º Prima e seconda guerra dano-germanica 1848 e 1854. Importantissime entrambe, ma specialmente la prima, per la enorme e decisiva influenza esercitata dal

potere navale sulle operazioni territoriali, e sulla risoluzione del conflitto;

4º Guerra di Crimea, dal 1853 al 1856. – Questa guerra è fra tutte la più corrispondente al compito nostro, per l'importanza delle nazioni che vi presero parte, per i teatri in cui fu combattuta, per l'assoluto dominio navale degli alleati, per l'entità delle forze impegnate, per la correlazione continentale e marittima, per l'alto obiettivo europeo che volevansi conseguire, per gli scarsi effetti conseguiti, inadeguati alla durata ed alla intensità del conflitto:

5º Guerra di Secessione americana, dal 1861 al 1865. – Importantissima quanto quella di Crimea per il contributo che essa porge alla teorica generale del potere marittimo:

6° Guerra franco-prussiana del 1870, meritevole di considerazione per gli insegnamenti che essa può offrire circa l'inefficienza del potere navale di una grande nazione continentale e marittima quando la preparazione alla guerra non corrisponda alla situazione militare:

D.B. afferma nel 1901, commentando la guerra ispano-americana. (Cfr. Vol. IJ, Parte II).

² Anche qui, una valutazione opinabile. La battaglia di Trafalgar del 1805 (la cui importanza ai fini della vittoria finale su Napoleone è peraltro messa in dubbio dal Callwell nella successiva opera del 1905 – non tradotta in italiano – *Military operations and maritime preponderance*) e la conseguente, definitiva *debellatio* di due flotte che – come quelle francese e spagnola – contendevano da secoli il dominio mondiale dei mari a quella inglese, non richiedono forse di considerare con maggiore attenzione i loro riflessi sul potere marittimo e sulla sua componente navale?

⁴ Non ci si spiega perché D.B., così attento alle differenze tra il periodo velico e quello elico, non accenni minimamente all'evento determinante e conclusivo di questa guerra, la battaglia di Navarino (20 ottobre 1827)-nella quale la flotta anglo-franco-russa distrugge la flotta turca. Questo scontro tra flotte all'ancora conclude, infatti, il periodo velico iniziato con la battaglia di Lepanto (1571). Senza contare che la guerra di indipendenza della Grecia è importante anche per l'efficacia della guerra di crociera condotta dalle agili imbarcazioni greche contro i pesanti vascelli turchi, ciò che avrebbe dovuto attirare l'attenzione di un estimatore di tale tipo di guerra come D.B..

⁴ Si veda anche il successivo giudizio di pag. 246 e 247. Si noti la contraddizione rispetto a quanto

7º Guerra cino-giapponese 1894-95, la quale ha una grande importanza per il modo singolare come fu condotto il conflitto navale, per il procedimento d'invasione, per l'equivalenza iniziale delle flotte belligeranti, per l'assoluto dominio del mare conseguito durante la guerra, per la continua ed intensa correlazione continentale e marittima, per i grandi risultati militari e politici conseguiti.

Trascurando adunque le campagne di guerra di minore importanza, il Mahan ed il Callwell offrono sedici guerre continentali e marittime dalle quali gli autori hanno ricavato tesori di sapienza talassocratica, senza però coordinarli allo scopo supremo di costituire, per mezzo di ben determinati principii, le basi di quella scienza che essi

hanno intuita.5

Tra queste sedici campagne di guerra, tutte importantissime per la teorica della *sea-power*, ne sceglieremo tre, corrispondenti alle tre forme del dominio navale assoluto, del dominio contrastato ed inconseguito, del dominio contrastato ma conseguito, onde procedere ad esaminare se gli effetti derivanti dal conflitto corrispondono approssimativamente ed adeguatamente a quelli che si sarebbero dovuti conseguire in base ai criteri di potenzialità marittima, esaminati nel paragrafo precedente, derivanti dalle naturali condizioni di efficienza nazionale.

Rarissime guerre, anche tenendo conto del periodo remico, e specialmente del conflitto greco-persiano, presentano caratteri di dominio tanto continentale quanto marittimo così evidenti, così determinati come la guerra di Crimea. Questa pertanto

sarà argomento della prima disamina.

Esempii spiccatissimi di dominio contrastato e non pienamente conseguito sono le guerre turco-venete del primo periodo precedente la battaglia di Lepanto, e specialmente quelle del secondo periodo che si collegano alle guerre di Candia e della Morea. Grandi insegnamenti possono trarsi da queste guerre, ma il compito nostro essendo per ora circoscritto nei limiti segnati dal Mahan e dal Callwell, rimandiamo ad altra occasione questo esame non senza metterne in evidenza la somma importanza talassocratica.

La guerra austro-italica del 1866 offre pure un altro esempio evidentissimo di dominio contrastato e non conseguito, ma poiché questa guerra non presenta, come poteva e doveva presentare, una larga correlazione continentale e marittima, così la escludiamo dalla nostra disamina e ciò tanto più volentieri se consideriamo la severa critica cui condurrebbe il non conseguito dominio del mare o la mancata correlazione degli eserciti e della flotta.

Le guerre di contrastato e non conseguito dominio fra le quali abbiamo la scelta sono quindi le seguenti:

a) Prima e seconda guerra dell'Inghilterra e Francia contro l'Olanda, durante le quali se la correlazione continentale e marittima fu scarsa, risultò invece interessantissima la lotta per il dominio del mare e meritevole di considerazione l'influenza del potere continentale su quello marittimo;

b) Guerra d'indipendenza d'America, la cui complessità, i cui risultati in tutti i teatri del conflitto, illustrano nel modo più evidente l'influenza storica del potere navale;

⁵ Obiettivo che si ripromette anche Jomini all'inizo del secolo XIX, in tal modo schierandosi sul versante opposto rispetto a quello di Clausewitz (Cfr. F. Botti, *Il pensiero militare...*, Cit., Vol. I Capitolo II e III). La frase indica quindi, senza equivoci, la fede jominiana di D.B., che su questo aspetto fondamentale assume una posizione analoga a un altro jominiano come Mahan.

c) Guerre anglo-francesi del periodo repubblicano, durante le quali la prepon-

deranza britannica non riuscì a conseguire l'assoluto dominio.

Il periodo elico, se si esclude la guerra austro-italica, non presenta altro caso di conflitto in cui il dominio efficacemente contrastato non sia stato da uno dei due belligeranti conseguito, onde fra le tre guerre del periodo velico eleggiamo per la nostra disamina quello anglo-olandese, con intervento della Francia, che comprende quasi un decennio di conflitto.

Fra le guerre durante le quali il dominio fu pienamente conseguito, per tutti gli effetti continentali e marittimi, primeggiano le seguenti:

a) La guerra della Lega d'Asburgo;

- b) Guerra anglo-francese dell'Impero;6
- c) Guerra d'indipendenza della Grecia;
- d) Guerra di Secessione americana;

e) Guerra cino-giapponese.

La precedente scelta di una guerra del periodo velico ci consiglia di scegliere ora una guerra del periodo elico. Se la scelta dovesse essere determinata dalla importanza del conflitto per il dominio navale, essa cadrebbe sulla guerra cino-giapponese, la quale colla recente pubblicazione è uscita da quella indeterminazione storica incompatibile col nostro compito critico; ma poiché la guerra di Secessione americana offre vastissimo campo di correlazione continentale fluviale e marittima, così di essa ci occuperemo specialmente non senza gettare uno sguardo rapido al grandioso episodio orientale.*

LA GUERRA DI CRIMEA

Il Callwell ha esaminata con molta larghezza di concetto e profondità critica la guerra di Crimea, o meglio il conflitto orientale dal 1853 al 1856, specialmente per quanto si riferisce alle operazioni degli eserciti ed alla correlazione continentale e marittima. Egli però non ha detto se i risultati conseguiti erano corrispondenti a quelli che si potevano e si dovevano conseguire data la potenzialità continentale e marittima delle nazioni belligeranti.

* Come già rilevato nell'introduzione al capitolo D.B., invece, fa esattamente il contrario, esami-

nando specialmente la guerra cino-giapponese.

Ouesta guerra, non a caso ampiamente esaminata da Mahan per i suoi fondamentali riflessi sul potere marittimo e in particolare per la definitiva affermazione del predominio inglese, rimane piuttosto in ombra nell'ordine di priorità seguito da D.B.. Forse egli con la scelta compiuta intende evitare il più possibile campagne già trattate da Mahan, che dedica uno spazio relativamente esiguo alle guerre anglofranco-olandesi.

⁷ L'autore si riferisce al libro di J. Warrington Eastlake e Yaurada Yoshi-Aki *Heroic Japan – a bistory of the war between China and Japan*, compilato sulla scorta della documentazione ufficiale ma da lui criticato recensendolo nel 1898 sulla «Rivista Marittima» (Vol. III Fasc. VII, pp. 194-200) per le numerose lacune e imperfezioni che rendono il carattere dell'opera «piuttosto storico-eroico che militare», anche perché i due autori non sono militari. Il giudizio espresso nella recensione del 1898, quindi, è solo in parte concordante con quello che ne dà qui D.B., presentando il libro come storia ufficiale della campagna.

Imperfetto in questa parte conclusiva è quindi il lavoro del Callwell⁹, poiché il constatare l'efficienza storica del potere militare nel conflitto non significa soltanto affermarne la preponderanza, ma esaminare se questa fu quale e quanta doveva essere, data la situazione generale del conflitto, indicando le cause della menomata efficienza, onde riconoscere se esse derivino da cause concorrenti e complementari o dalla incompleta estrinsecazione delle naturali energie nel conflitto.

Noi ci occuperemo specialmente di questa ricerca, omessa dal Callwell e quasi

sempre anche dal Mahan, ed a tal fine esamineremo:

1° La potenzialità continentale e marittima dei belligeranti;

2° La situazione generale, tanto politica che militare;

3º Le operazioni militari con speciale riguardo alla correlazione continentale e marittima;

4° I risultati conseguiti e conseguibili;

5° I criteri sintetici sul conflitto.

La potenzialità militare. – Al conflitto orientale contro la Russia presero parte:

La Turchia dal 23 ottobre 1853;

La Francia e l'Inghilterra dal 27 marzo 1854;

Il Piemonte dal maggio 1855.

È superfluo dimostrare l'enorme preponderanza marittima degli alleati, avendo già dimostrato nel paragrafo precedente la grande prevalenza dell'Inghilterra cui teneva dietro, benché a grande distanza, la Francia. La solidarietà di queste due potenze, ausiliate dalla marineria turca decaduta dalla sua supremazia mediterranea, ma non ancora consunta, quando pure non si tenesse conto del contributo sardo, costituiva una oltrepotenza marittima di gran lunga eccedente ogni altra storica preponderanza.

Era quindi logico attendere dal potere marittimo i risultati più splendidi e più duraturi che mai fossero derivati da conflitto navale.

Questa enorme preponderanza era però menomata nella sua maggiore efficienza, quella navale, dalla inesistenza di obiettivi essenzialmente navali.

La flotta militare russa, benché ragguardevole per numero e tipo di vascelli, per moltissime ragioni che non giova accennare, non avrebbe potuto, a meno di combinazioni eccezionalissime, contrastare il dominio del mare, e fu saggio consiglio imperiale quello di chiuderla nel porto utilizzandola, come meglio si poteva, nella difesa locale.

Non flotta militare che contrastasse il dominio, non naviglio mercantile che consentisse ricchezza di prede, non colonie da conquistare, nulla di quanto costituisce un obiettivo esclusivamente navale. La flotta alleata non aveva altro campo d'azione che quello costiero.

Ma l'azione costiera, anche quando può esplicarsi con vantaggio, tenuto conto della relativa efficienza delle navi e delle fortificazioni, raramente conduce a risultati di generale importanza quando non è coordinata e corrispondente all'azione continentale.

º Più che di imperfezione, si tratta di una delimitazione dell'argomento, restringendolo all'esame dei riflessi puramente militari e terrestri dell'impiego delle flotte, senza considerare il raggiungimento o meno degli obiettivi politici della campagna.

L'efficienza marittima delle nazioni alleate era quindi, nel caso speciale da noi

considerato, commisurata dalla potenzialità continentale.

Gli effetti del potere marittimo, anche quando esuberanti ai bisogni della correlazione militare, non potevano avere altra influenza storica che quella derivante dal potere territoriale.

Il potere continentale degli alleati era esso capace di conseguire risultati propor-

zionali a quelli conseguibili dal potere navale?

La questione è alquanto complessa e l'analizzarla troppo ci allontanerebbe dal nostro compito onde ci limitiamo a stabilire, che dato:

a) La potenzialità territoriale della Francia quale si era rivelata nelle guerre della

Repubblica e dell'Impero;

b) Il preponderante militarismo francese rigermogliante col nuovo Impero;

c) La capacità militare della Turchia quale si è rivelata nella successiva guerra turco-russa (1877-78);

d) La limitata, ma solida efficienza britannica, quale si era esplicata nelle guerre

oleoniche;

e) Il vigoroso contributo che poteva offrire il Piemonte;

f) La inesistenza di conflitti che menomassero la totale efficienza delle nazioni alleate:

g) La impreparazione militare della Russia;

si può, senza troppo ottimismo, ritenere che gli alleati potevano fare assegnamento sopra un potere continentale capace di conseguire importanti risultati, giovandosi di tutti i mezzi e di tutti gli insegnamenti che dalla campagna napoleonica del 1812 dovevansi dedurre e che il Jomini ed il Clausewitz avevano già così luminosamente rivelato.

Non intendiamo già affermare che gli alleati dovessero spingere l'offensiva interna fino al conseguimento di qualche obbiettivo che compromettesse l'integrità della Russia. La campagna del 1812 aveva messo in evidenza, come afferma il Clausewitz, che la conquista di un Impero di vaste dimensioni è irrealizzabile, ¹⁰ e non esitiamo ad affermare, che, dato il sistema di resistenza adottato dalla Russia, nessun obiettivo è abbastanza vitale per comprometterne l'esistenza, ma ciò non esclude che qualche obiettivo secondario potesse conseguirsi in virtù della preponderanza continentale e marittima.

La scelta dell'obiettivo militare non è sempre facile; nel caso speciale del conflitto contro la Russia era abbastanza difficile e noi vedremo se gli obiettivi prescelti corrispondessero alla entità delle forze impegnate od impiegabili nel conflitto, dopo di

¹⁰ D.B. fa riferimento al capitolo XVII della traduzione francese del *Vom Kriege* di Clausewitz (*Théorie de la grande guerre*, Paris, Baudoin 1886-1889, 4 Vol., traduzione a cura del ten.col. De Vatry). Il *Vom Kriege* verrà tradotta integralmente in italiano solo nel 1942, a cura dell'Ufficio Storico dell'Esercito. Per la verità Clausewitz a proposito della sconfitta napoleonica in Russia non dice proprio così, ma osserva: «la campagna del 1812 non è affatto riuscita perché il Governo nemico è rimasto, ed il popolo è rimasto fedele e tenace; bensì non è riuscita, perché non poteva riuscire. Può essere stato un errore da parte di Napoleone intraprenderla [...] ma, se si doveva tentar quell'impresa, non si poteva in sostanza condurla in altro modo». La distruzione del suo esercito per Clausewitz non è dovuta all'aver egli spinto l'attacco a fondo, ma piuttosto «all'aver iniziato troppo tardivamente la campagna, alla tattica così prodiga di vite umane, alla mancanza di cure per il vettovagliamento e per l'organizzazione della linea di ritirata, e infine alla partenza troppo ritardata da Mosca» (K. von Clausewitz, *Della guerra*, Mondadori, Milano 1970, Vol. II p. 847).

avere esaminata la situazione generale europea ed enunciati i risultati conseguiti durante la guerra.

La situazione generale. – La guerra di Crimea si presenta come un primo atto di solidarietà europea contro l'invadenza della Russia, la quale in meno di un secolo, giovandosi delle perturbazioni politiche occidentali, erasi incorporata tutta la costiera settentrionale del Mar Nero, la Caucasia Meridionale, la Bessarabia, la Galizia orientale, la metà del regno di Polonia, cioè la Podolia, la Volinia, la Lituania, la Curlandia, procedendo per tali annessioni dal confine segnato dal Dnieper e dalla Dina a quello serpeggiante dal Danubio per la Pruth alla Vistola. Se poi si tiene conto dell'annessione della Finlandia e delle provincie asiatiche già appartenenti alla Persia, al Turkestan, alla Cina, apparisce evidente la necessità di fare argine a questo sordo e continuo dilagamento dell'Impero moscovita.

La sicurezza europea costituiva quindi la ragione del conflitto, onde il diritto di difesa, contro la crescente minaccia dello slavismo, giustificava la solidarietà delle nazioni europee."

Questa solidarietà nel diritto di difesa non era però sufficientemente compresa né cementata nella idealità europea.

L'Inghilterra, più che della sicurezza europea, si preoccupava dei suoi immediati interessi coloniali e commerciali, e benché questi interessi britannici costituissero gran parte di quelli europei, ciò non pertanto l'obiettivo inglese era piuttosto marittimo che continentale, né la pubblica opinione giungeva a comprendere che il crescente potere navale della Russia era conseguenza immediata della accresciuta continentalità. Distruggere gli elementi della vitalità navale, esaurirne, se possibile, le sorgenti, onde impedire ogni ulteriore sviluppo dell'organismo militare marittimo, era il criterio direttivo dell'Inghilterra. L'obiettivo inglese era quindi europeo solamente per effetto del vasto dominio commerciale da tutelare e perciò l'Inghilterra non portava alla solidarietà europea che un contributo di aspirazioni esclusivamente britanniche.

La Francia, cavalleresca e poetica, aveva realmente palpitato per l'idealità europea. L'opinione pubblica erasi entusiasmata per la crociata bandita dal suo Imperatore, ma gli entusiasmi gallici sono effimeri se non alimentati da chiassosi successi, onde era a temersi che il sentimento nazionale non caldeggiasse con costanza l'impresa se questa non offriva rapidamente risultati che appagassero l'orgoglio e la vanità nazionale.

L'idealità europea non aveva quindi in Francia una base troppo stabile e Napoleone stesso, che di questa idealità erasi fatto vessillifero, non aveva per essa che un entusiasmo accademico mirando egli a farsene drappeggiamento militare e politico.

Rivendicare l'insuccesso del primo Impero, rinfiorire gli allori militari della Francia, promuovere un'attività commerciale e finanziaria, quantunque fittizia; preparare una base all'Impero; illudere con chiassose esteriorità l'ambizione nazionale erano gli scopi che *Napoleon le petit* aveva saputo ammantare della idealità europea.

¹¹ Questa affermazione, pienamente in armonia con i concetti già esposti dall'autore nell'esame della situazione militare mediterranea (Cfr. Parte 1) indica fin d'ora l'ottica nella quale D.B. considera il conflitto.

L'interesse europeo, dal quale soltanto poteva derivare una grande efficienza nel conflitto, era quindi solo la Bandiera che copriva il contrabbando Napoleonico, assicurato il quale era da prevedersi che anche quella sarebbe stata opportunamente ripiegata.

La Turchia non poteva certamente comprendere l'idealità europea, ma la sua esistenza politica nel conflitto slavo-europeo, era talmente immedesimata con quella

da rendere impossibile qualsiasi separazione.

Se però gli interessi si compenetravano, ciò non implicava che dovessero tutelarsi con eguale intensità. Finché rimanevano divisi spettava alla Turchia tutelare i propri interessi, ma dall'istante che questi si compenetravano con quelli europei la Porta trovava assai logico lasciare il compito della tutela alle grandi nazioni che ne assumevano la rappresentanza.

La debolezza e l'inerzia del Sultano Abd-ul-Medjid, le condizioni miserande dello Stato dopo il conflitto turco-egiziano dal 1833 al 1840, lo stato di vassallaggio in cui era caduta la Turchia tanto rispetto alla Russia, quanto rispetto alle altre potenze firmatarie del trattato 13 luglio 1841, non lasciavano certamente speranza di poter sprigionare dal fatalismo mussulmano un tenue residuo dell'antica vitalità.

Il Piemonte aveva grandeggiato per ardimento, ma assai poco pesava nella bilancia del conflitto ed assai meno comprendeva l'idealità europea, nel cui grembo

il grande Ministro aveva gettato il seme della idealità nazionale.12

Le quattro nazioni solidali della tutela dell'interesse europeo, miravano al conseguimento di obiettivi speciali, con una intensità proporzionale all'importanza di questi obiettivi, donde ne dovevano risultare effetti divergenti sulla direttività e sulla soluzione del conflitto.¹³

I grandi elementi potenziali di cui potevano disporre gli alleati erano quindi menomati dalla inesistenza di una vera e sentita idealità e dalla divergenza degli obiettivi nazionali e venivano perciò impiegati in quella misura e con quel sistema che corrispondeva allo scopo singolare, non a quello della solidarietà europea.

Che l'idealità europea fosse parvenza più che sostanza della solidarietà lo dimostra il fatto della tardiva pressione fatta all'Austria per indurla a dimostrazione od

azione ostile alla Russia.

Il fine europeo era quello di respingere l'Impero Moscovita alla sua antica frontiera occidentale segnata dalla Dwina e dal Dnieper, od almeno da quella del Dnieper, del Pripet e del Niemen, e non vi ha dubbio che, se l'Austria avesse avuto coscienza de' suoi futuri destini e si fosse avanzata contro la Russia, quella linea di confine si sarebbe raggiunta e si sarebbe conservata. L'Europa ha perduto la più propizia occasione di assicurare verso oriente la sua esistenza.

Molte e buone ragioni dovevano rendere l'Austria esitante, e non ultima quella della gratitudine asburghese; ma poiché il conflitto orientale non poteva mai condur-

¹² Il «grande Ministro» è Cavour. Si tratta dell'unico accenno che D.B., pur essendo piemontese, dedica al ruolo del Piemonte nel conflitto, che pure richiede un certo grado di correlazione terrestremarittima.

¹⁵ Questo che D.B. considera un inconveniente, è un fatto naturale e inevitabile nelle coalizioni militari di ogni tempo. Giò fa ritenere improntata a una logica stringente ma non ancorata alla realtà la pretesa di D.B. che in questo conflitto si curasse soprattutto un interesse comune europeo, facile da proclamare ma difficile da perseguire realmente, persino oggi.

re a gelosie e rivalità fra le nazioni solidali, così è logico supporre che, se l'oro britannico e l'orpello francese avessero addensato i loro bagliori nell'aulico Consiglio, l'Austria non avrebbe atteso quasi due anni ad assumere quella iniziativa che le era imposta dalla ragione di Stato.

La situazione generale, non tenendo conto degli Stati che si disinteressavano o non potevano influire sul conflitto, era in massimo grado propizia al conseguimento della idealità europea, ma questa idealità non era ancora abbastanza compresa e sentita, perché da quella situazione eccezionale se ne traessero, con minimi sacrifizi, i grandi vantaggi che forse l'Europa non potrà più conseguire.

Le operazioni militari. – Il conflitto orientale si svolse nei seguenti distinti teatri di guerra:

1º Teatro del mar Nero, comprendendovi le operazioni militari nelle provincie danubiane e nell'Armenia:

2º Teatro del Baltico;

3º Teatro del Mar Bianco e mari polari.

Il terzo di questi teatri non merita di essere preso in considerazione, poiché le divisioni navali che vi furono destinate, quelle di Ommaney e Guibert, di Price e di Febvrier-Despointes, coi reparti di truppe ad esse assegnate, non compirono operazioni che avessero influenza sullo sviluppo del conflitto e le devastazioni costiere da esse operate furono atti vandalici, inutili ed indegni delle nazioni che vantavano il primato nella civiltà europea.

TEATRO DI GUERRA DEL MAR NERO

La cronistoria delle operazioni in questo teatro di guerra può riassumersi nel modo seguente:

Anno 1853.

Luglio – Movimento offensivo dei Russi verso il Danubio con circa quarantamila uomini sotto il comando del settuagenario generale Paskievich.

Progetto di invasione marittima con sbarco a Warna a complemento della invasione continentale.

Le flotte d'Inghilterra e di Francia a Besika sostengono le ragioni del Sultano contro le prevaricazioni del principe Mentshikoff.

Agosto – Occupazione della Valacchia e Moldavia. Preparativi per il passaggio del Danubio. Differimento della spedizione marittima progettata dal Mentshikoff, per sospetto della flotta anglo-francese. Inazione della Turchia.

Settembre – I Russi si giovano del temporaneo dominio del mar Nero per preparare e concentrare forze e materiali per la campagna di Armenia.

23 Ottobre – La Turchia dichiara la guerra alla Russia – concentra le sue truppe nel quadrilatero Silistria-Rustchuk-Warna-Shumla, sotto il comando di Omar-Pascha.

La flotta britannica e la francese entrano nei Dardanelli e danno fondo a Beikos nel Bosforo a protezione di Costantinopoli, con aperta offesa alla Russia per la violazione della convenzione del 1841.

Novembre – I Russi continuano ad usufruire il dominio navale nell'Eusino per le

loro asiatiche operazioni militari.

30 Novembre – Distruzione della squadretta turca di Osman-Pascha, composta di sette fregate, tredici corvette a vela e due piroscafi, per opera dell'ammiraglio Nachimoff con sei vascelli, due fregate a vela e due piroscafi nella rada di Sinope. Eccitazione in Francia ed Inghilterra per l'atto chiamato barbarico. ¹¹

Dicembre - Ricognizioni eseguite nel mar Nero da alcune fregate a ruote inglesi

e francesi.

Anno 1854.

Gennaio – Lento procedere dell'offensiva russa sul Danubio.

4 Gennaio – Le squadre di Francia ed Inghilterra entrano nel mar Nero. La flotta russa si chiude nei porti di Sebastopoli e Nikolajeff. Le comunicazioni navali della Russia colle provincie transcaucasiche e coll'Armenia sono impedite.

Febbraio - Paskievich riprende il movimento offensivo.

Marzo - Passaggio del Danubio ed investimento di Silistria.

27 Marzo – La Francia e l'Inghilterra dichiarano guerra alla Russia.

Aprile - Insuccesso dei Russi a Silistria ed a Rustchuk. Valore dei Turchi.

Maggio-Giugno – Successive spedizioni di truppe alleate nel mar Nero. Concentramento a Warna. I Russi ripassano il Danubio iniziando la ritirata verso la Pruth.

Mouravieff con circa ventimila uomini inizia l'offensiva in Armenia. Pessime condizioni militari della Turchia. Inettezza e gelosia dei Pascha. Scarso interesse degli alleati, specialmente della Francia, per il teatro di guerra asiatico.

Luglio – Epidemia colerica a Warna, tanto agli accampamenti che sulle flotte.

Grande mortalità. Grandi incendi nei magazzini militari degli alleati.

Agosto - Gli alleati decidono di operare risolutamente contro la costiera taurica,

ma la preparazione è molto imperfetta.

Intensità dell'offensiva russa in Armenia. Battaglia di Kars. Assedio della piazza. I Russi minacciati alle spalle dalla insurrezione della Circassia, fomentata dall'Inghilterra, sono costretti a ritirarsi verso il Caspio.

21 Agosto – Bombardamento di Odessa operato da otto fregate a ruote ed una corvetta ad elica degli alleati. Il bombardamento fu eseguito dalle navi in moto; durò cinque ore; incendiò il porto, distrusse oltre cinquanta navi e non fu certamente un atto meno vandalico di quello di Sinope.

1-7 Settembre – Imbarco dei Francesi ed Inglesi a Baltchik, presso Warna.

8 Settembre – Riunione delle navi al largo e formazione del convoglio così costituito:

¹¹ La battaglia di Sinope è importante, perché è la prima condotta da una flotta che almeno in parte è composta da navi a vapore. Vi si constata inoltre l'efficacia dei nuovi «cannoni a bomba» (cioè atti a lanciare granate scoppianti e non palle piene) che il tenente colonnello francese Paixhans riteneva – se abbinati alla corazza e alla propulsione a vapore – così micidiali da segnare a vantaggio della Francia la fine della preponderanza marittima inglese ancora imperniata sui grandi vascelli a vela, i quali richiedevano quegli esperti equipaggi che mancavano a una nazione meno marittima come la Francia.

Esercito francese di trentamila uomini, comandati dal maresciallo Leroy de Saint-Arnaud;

Esercito inglese di ventottomila uomini, comandati da lord Raglan (J.H. Fitzroy-Sommerset);

Squadra di protezione l'inglese composta di otto vascelli a vela, due ad elica, otto fregate e tre corvette a vapore, comandata dal vice-ammiraglio Dundas e dal contr'ammiraglio Lyons:

Squadra francese impiegata al trasporto delle truppe e composta di dodici vascelli a vela, tre ad elica, sette fregate a vela e nove a vapore, sei corvette ed avvisi a vapore, comandata dal vice-ammiraglio Hamelin e dal contr'ammiraglio Bruat;

Squadra turca impiegata al trasporto delle truppe, composta di otto vascelli a vela e quattro fregate a vapore;

Flotta mercantile composta di venticinque piroscafi e circa duecento navi pel trasporto delle truppe ed impedimenta di guerra.

9 Settembre – Esplorazione della costiera fra Eupatoria e Sebastopoli da una commissione di generali.

13 Settembre - La flotta ancora ad Eupatoria.

14 Settembre – Il convoglio si trasferisce ad Old-Fort. Dà fondo su quattro linee d'ancoramento parallele alla costa. Sbarco delle truppe francesi.

15-18 Settembre – Sbarco delle truppe inglesi e delle impedimenta di esercito, contrastato da non propizie condizioni di vento e di mare.

19 Settembre – Avanzata dell'esercito alleato verso Sebastopoli.

20 Settembre – Battaglia dell'Alma alla quale presero parte circa cinquantamila Anglo-franchi contro trentamila Russi, afforzati in posizione difensiva dominante, sotto il comando del principe Mentshikoff. Vittoria degli alleati.

24 Settembre – Gli alleati giungono a Sebastopoli, ma non tentano di impadronirsene con un colpo di mano, come era stato convenuto dal Consiglio dei generali e che aveva ogni probabilità di riuscita per l'insufficienza difensiva del fronte di tramontana della piazza.

25 Settembre – Mentshikoff esce dalla piazza con circa quarantamila uomini, mentre gli alleati eseguono la marcia di fianco dal fronte di tramontana a quella di mezzodì. Contatto della retroguardia russa coll'avanguardia inglese durante questo movimento.

26 Settembre – Gli alleati si stabiliscono sul promontorio meridionale in ottima posizione tattica, appoggiata al mare; con grande dominio sulla vallata della Cernaia, avendo due porti mediocri per base di operazione marittima, quello di Balaclava per l'esercito inglese e quello di Kamish per l'esercito francese.

Ottobre – Gli alleati, perduta l'occasione di battere l'esercito russo e di conquistare Sebastopoli con l'attacco subitaneo, si decidono per un procedimento d'assedio, con fronte d'attacco verso la piazza e fronte difensivo verso la Cernaia; mentre gli assediati rafforzano con grande attività il fronte meridionale. L'ammiraglio Korniloff, benché meno anziano del Nachimoff, fu eletto comandante della piazza, la quale, non investita dal lato di tramontana, rimane durante tutto il periodo dell'assedio in libera comunicazione coll'esercito e col paese.

17 Ottobre – Primo tentativo di attacco della piazza deciso da Canrobert che Napoleone aveva sostituito al Saint-Arnaud. Cooperazione della flotta nell'attacco del fronte a mare. Insuccesso terrestre e navale del tentativo. Morte eroica di Korniloff.

25 Ottobre – Prima controffensiva dei Russi contro il campo alleato. La battaglia, celebre per gli episodi della cavalleria inglese a Balaclava, rimane indecisa, ma i Russi dovettero ritirarsi. Russi ed alleati proseguono a rafforzare le opere di attacco e di difesa. Grandi marce forzate e disastrose dell'esercito russo dalla Pruth alla Crimea durante l'ottobre.

Novembre – Concentrazione a Simferopoli degli eserciti russi. Mentshikoff con oltre centomila uomini avanza contro gli alleati ignari di tale concentrazione ed

impreparati a respingerla.

5 Novembre – Battaglia di Inkerman. Difficoltà tattiche dell'attacco. Grande efficienza delle posizioni difensive. Grande valore spiegato dalle truppe anglo-francesi nella controffensiva. Grande vittoria degli alleati acquistata con grandi sacrifici. Ritirata dei Russi verso l'interno di Crimea.

Dicembre – Preparazione per lo sverno. Proseguimento lento delle operazioni di assedio. Grande importanza delle basi marittime a contatto delle truppe. Insufficienza nautica di tali basi. Disastri e naufragi.

Anno 1855.

Gennaio – La situazione invernale era la seguente:

Gli assediati avevano fatto prodigi sotto la direzione del Korniloff e del Todleben; la piazza era sempre in libera comunicazione coll'esercito e col paese. Il paese era esausto, ma Mentshikoff aveva per l'arteria del Don raccolte in grandi magazzini sufficienti derrate per la prossima campagna. L'esercito, due volte respinto e logorato dalle marce e dal clima invernale, si andava demoralizzando. I rinforzi dall'interno della Russia non potevano raggiungere il teatro di guerra. La situazione dei Russi si faceva sempre più difficile.

Gli alleati subivano i deleterii effetti della inclemenza invernale e delle impreveggenti amministrazioni, ma la loro sicurezza era garantita dalle basi marittime e dalla fortezza tattica della posizione occupata. Bloccati nel loro promontorio taurico essi avevano alle spalle le risorse dell'Europa. I rinforzi continuavano a fluire per mare e col migliorare della stagione la loro situazione si andava sempre più rafforzando.

Febbraio – Parte dell'esercito turco, comandato da Omar-Pascha, si trasferisce dal Danubio ad Eupatoria, prendendo posizione ed afforzandosi, per minacciare di fianco la linea di operazione Sebastopoli-Simferopoli. Verso la metà di febbraio l'esercito russo attacca il fronte difensivo di Eupatoria ma è ignominiosamente respinto dai Turchi.

Marzo – Ricostituzione dell'esercito russo in Crimea, sotto il comando di Gortchakoff sostituito al Mentshikof.

Grande attività degli alleati nel rafforzamento del fronte d'investimento meridionale, non essendo possibile, ad onta dei grandi rinforzi, l'investimento completo della piazza. Il Canrobert è sostituito dal generale Pelissier.

Aprile – l'esercito turco Omar-Pascha è trasferito per mare da Eupatoria a Sebastopoli.

Mouravief inizia l'offensiva da Tiflis contro l'Armenia. Adesione del Piemonte all'alleanza.

Maggio - Forzamento dello stretto di Kertch. Occupazione del mare d'Azof.

Separazione della Crimea dalla sua base fluviale del Don.

Il contingente piemontese di quindicimila uomini, comandati dal generale Lamarmora giunge a Balaclava.

Giugno – L'esercito alleato raggiunge un effettivo di circa centocinquantamila soldati e quarantamila marinai.

18 Giugno – Assalto generale dato dagli alleati alla piazza col concorso di alcune batterie bombardiere, ma non della flotta.

Eroica resistenza dei Russi. Le colonne di attacco sono respinte. Insuccesso del tentativo.

Morte di Lord Raglan per epidemia colerica; lo sostituisce il generale Simpson.

Luglio - Bombardamento metodico di Sebastopoli.

Mouravieff, non affrontato da alcun esercito turco e non più minacciato alle spalle dai ribelli, invade l'Armenia ed assedia Kars, non soccorsa dagli alleati che troppo tardi.

Agosto - Movimento offensivo di Gortchakoff per liberare Sebastopoli.

16 Agosto – Battaglia della Cernaia. Valore dimostrato dalle truppe piemontesi. I Russi sono respinti.

Settembre – Continua l'assedio di Kars. Efficace resistenza degli assediati. Attivazione del bombardamento di Sebastopoli, ridotta ad estremo partito.

8 Settembre – Attacco degli Alleati. I Russi abbandonano il fronte meridionale e si concentrano nelle posizioni a tramontana del porto e della Cernaia. Gli Alleati occupano Sebastopoli, ma non proseguono l'offensiva per scacciare i Russi definitivamente dalla Piazza.

Ottobre – Inazione degli alleati. Incertezze circa la direttività della futura campagna. Esaurimento della Russia. Disanimazione della Francia.

Allestimento della spedizione marittima contro Nikolaieff, comandata dagli Ammiragli Bruat e Lyons con trentaquattro navi ed un corpo di truppe di ottomila uomini, comandati dal generale Bazaine.

14 Ottobre – Sbarco delle truppe a Kimburn.

17 Ottobre – Attacco dei forti a mare. Impiego delle tre batterie corazzate francesi. Cooperazione delle truppe sbarcate. Occupazione di Kimburn ed estuario del Dnieper e del Bug.

Sbarco di Omar-Pascha con circa diecimila uomini a Redoute-Kale in Circassia, per operare alle spalle dell'esercito di Mouravieff assediante Kars e per promuovere l'insurrezione nell'alta Georgia.

Novembre – Continua lo stato d'inazione degli alleati, solo l'Inghilterra è desiderosa di perseverare nell'offensiva.

24 Novembre – Capitolazione di Kars. Tardività dei soccorsi. Inutilità della campagna di Omar-Pascha nella Georgia.

Dicembre – Ripresa dei quartieri invernali. Sospensione di qualsiasi iniziativa. Previsioni di pace.¹⁵

¹⁵ Nessun accenno all'imperversare del colera tra le truppe alleate e piemontesi, con gravi perdite.
D.B. inoltre non considera le difficoltà incontrate dai trasporti marittimi piemontesi in questa prima esperienza di spedizioni oltremare (Cfr. F. Botti, *La logistica dell'Esercito Italiano*, Roma, SME - Uf. Storico 1991, Vol. I Capitoli IX, X e XI).

TEATRO DI GUERRA DEL MAR BALTICO

Anno 1854.

Marzo – Grandi preparativi in Inghilterra per allestimento della flotta del Baltico. Aprile – La flotta inglese comandata da Sir Carlo Napier e costituita da tredici vascelli ad elica e sei a vela, da dodici fregate ad elica e quindici corvette a ruote entra nel Baltico.

Maggio-Giugno – Operazioni di blocco e di riconoscimento della costiera baltica. La squadra francese comandata dall'Ammiraglio Perseval e composta di nove vascelli, uno dei quali ad elica, e di dieci fregate e corvette raggiunge a Barosund la flotta inglese. Ripartizione dello scacchiere di blocco. Esplorazione del golfo di Finlandia.

Luglio - Epidemia colerica sulle flotte.

8 Agosto – Sbarco di un corpo di diecimila Francesi comandati dal generale Baraguay e di un manipolo di Inglesi comandati dal generale Harry Jones, per occupazione dell'arcipelago delle Aland.

15 Agosto – Attacco da terra e da mare della fortezza di Bomarsund.

16 Agosto – Capitolazione di Bomarsund.

Settembre – Progetti offensivi contro Revel e Sweaborg. Impossibilità militari e nautiche di operare contro Viborg e Kronstadt.

Ottobre - Le flotte alleate abbandonano il Baltico a cagione dei ghiacci invernali.

Anno 1855.

Inverno – Allestimento in cento giorni della flottiglia di ottanta cannoniere a vapore in Inghilterra, e costruzione di tre batterie corazzate in Francia. Grande potenzialità industriale britannica.

Primavera – Le flotte alleate ristabiliscono il blocco del Baltico. Incertezze direttive. Insufficienza delle flotte e flottiglie cannoniere per l'attacco di Kronstadt. Devastazioni costiere.

Agosto – Attacco navale e bombardamento di Sweaborg, eseguito dalla flotta alleata composta di trenta fra fregate e corvette, di venti bombarde e di ventidue cannoniere. Distruzione della città ed arsenale.

Autunno – Operazioni costiere insignificanti. La flotta alleata lascia il Baltico.

Queste che abbiamo riassunte sono le principali operazioni di guerra compiute dagli alleati, ed ora rimane a vedersi se i risultati conseguiti corrispondono a quelli che per ragioni politiche e militari si dovevano e si potevano conseguire.

Risultati conseguiti e conseguibili. - I risultati militari e politici conseguiti furono

assai misera cosa quando si consideri:

1º L'enorme potere navale di cui disponevano gli alleati, rappresentato nei vari teatri di guerra da circa trecentomila tonnellate del naviglio militare e da centomila di naviglio mercantile cooperante nei vari periodi del conflitto;

2º Il preponderante potere continentale che gli alleati potevano, senza grandi sforzi, impiegare fino dall'inizio conflitto, ma quella loro efficienza era indipendente da delle ostilità al conseguimento di qualche ben determinato obiettivo.

Nel Baltico nessun obiettivo militare fu raggiunto, poiché gli atti vandalici ad esclusivo scopo di distruzione, quando non seguito da possesso che modifichi la situazione militare e politica, non possono essere noverati fra i risultati del conflitto.

Il blocco effettivo, per le conseguenze di esaurimento che ne derivano e la minaccia di una invasione marittima, possibile per effetto del potere navale e continentale, influirono certo, ed in grande misura, sulla soluzione del conflitto, ma quella loro efficienza era indipendente da qualsiasi operazione di attacco, di occupazione o di distruzione costiera.

I veri risultati conseguiti nel Baltico, dovuti al blocco ed alla minaccia d'invasione marittima, erano conseguibili con esigue forze navali senza sbarcare un soldato e senza sparare un solo colpo di cannone.

Esagerazione quindi di armamenti, di chiassosità, di presuntuosità che dimostra una grande ignoranza nazionale, ed una buona dose di leggerezza e vanità militare.

Nel Mar Nero i principali risultati conseguiti furono i seguenti:

1º Arrestata l'invasione continentale e costretto l'esercito russo a ripiegare dal Danubio sulla Pruth, obbiettivo conseguito per solo effetto della presenza dell'esercito alleato sul teatro delle operazioni;

2º Dominio assoluto del Mar Nero per tutti gli effetti della cooperazione conti-

nentale e marittima; tanto in Europa, quanto in Asia;

3º Fasti militari a prestigio delle armi alleate, conseguiti nelle vittorie di Alma, Balaclava, Inkernan e Cernaia;

4º Occupazione della città di Sebastopoli con distruzione della flotta ed arsenale nemico;

5º Espugnazione di Kimburn, non seguita da ulteriore offensiva;

6º Esaurimento temporaneo della Russia dovuto alla sua insufficiente preparazione militare.

Questi risultati militari se valsero a frenare momentaneamente le cupidigie della Russia, non furono sufficienti a modificare sostanzialmente la situazione orientale, poiché nessun atto di dominio o di possesso, che fosse garanzia della preponderanza europea od ottomana nel Mar Nero, fu sancito dal trattato di Parigi.

Era quindi logico che gli effetti del trattato perdurassero finché piacesse alla Russia di rispettarlo e le perturbazioni europee le consentissero di violarlo impunemen-

te, ciò che avvenne nel 1870 quando Napoleone III perdette l'impero.

I risultati militari e politici della guerra di Crimea si compendiano quindi in una menomazione di dominio marittimo della Russia nel Mar Nero per un breve periodo di circa quindici anni.

Questo unico risultato del grandioso conflitto orientale è assai misera cosa quando si considerino i risultati che nell'interesse europeo si dovevano e si potevano conseguire, se la direttività politica e militare fosse stata cosciente del suo compito.

Gli obiettivi europei che si dovevano conseguire erano:

1° Respingere la Russia al suo antico confine occidentale;

2º Preparare nel Baltico una situazione che, limitando il dominio navale della Russia, consentisse uno stabile equilibrio fra le marinerie di quel bacino idrografico;

3º Creare nel Mar Nero una situazione politica e militare tale che assicurasse all'Europa il dominio assoluto e duraturo dell'Eusino.

Il primo obiettivo non era conseguibile senza l'intervento armato dell'Austria, ed il secondo non era conseguibile senza l'adesione della Prussia alla solidarietà eu-

ropea, onde dovevano escludersi dalle obiettività del conflitto, con grave danno dell'interesse europeo, perché la Russia non era in grado, come lo dimostrò la sua impreparazione militare, di impedire il conseguimento di questi due obiettivi.

Esclusa, per impreparazione politica, la possibilità di provvedere ad un migliore equilibrio del Baltico, il teatro di operazione diveniva secondario, per l'impossibilità in cui si trovavano gli alleati di esplicare una intensa ed interna offensiva, sufficiente

a determinare una risoluzione vittoriosa dal conflitto.

Né allora né oggi l'offensiva del Baltico, date le condizioni climatologiche di quel bacino ed il sistema di difesa di cui è capace la Russia, può consentire risultati duraturi se non per mezzo di permanenti occupazioni continentali, ciò che implica l'intervento della Prussia nel conflitto.

Il terzo obiettivo era quindi il solo che offrisse probabilità di successo, ed a questo dovevano quindi convergere tutte le energie degli alleati, impiegando nel Baltico quelle sole forze che assicuravano l'efficienza del blocco e mantenevano la minaccia di una invasione marittima, onde costringere la Russia a vincolare grandi forze alla difesa della minaccia costiera.

Fu quindi errore l'avere attribuito al Baltico un eccesso d'importanza, non tanto per le forze male impiegate, quanto per avere create delle illusioni inconseguibili, ed avere deviato la pubblica opinione dall'obiettivo principale che era realmente conseguibile.

In quale modo questo obiettivo di assicurare all'Europa l'assoluto e duraturo

dominio nel Mar Nero poteva conseguirsi?

Il solo modo di assicurare permanentemente il dominio europeo nell'Eusino era

la conquista e l'occupazione della Penisola di Crimea.

L'occupazione di Sebastopoli o di qualsiasi altro punto militare della costiera russa non risolveva il problema, poiché l'occupazione permanente non sarebbe stata possibile, per mancanza di posizioni insulari e peninsulari che, come Malta, Perim, Gibilterra traggono tutta la loro efficienza e sicurezza dal potere navale.

La Crimea soltanto risolveva completamente il problema per la sua posizione geografica, per la sua struttura topografica, per la promiscuità delle razze che l'abitano, per l'interesse commerciale che vi avrebbe preponderato, per la facilità di isolare e separare

completamente la penisola dal continente occupando lo stretto di Perekop.

A primo aspetto questa occupazione della Crimea sembra ardimentosa e forse eccessiva per i mezzi di cui disponeva l'alleanza, ma un esame più accurato può dimostrare che questo compito non era per se stesso più oneroso di quello che gli alleati si assunsero assediando per un anno Sebastopoli, impiegandovi circa 200.000 uomini e respingendo le controffensive delle truppe che i russi avevano opportunità di concentrare nell'interno della penisola.

Se infatti si considera:

1º Che l'esercito russo in Crimea, quando sbarcarono gli alleati, non raggiunge-

va i cinquantamila uomini;

2º Che la russificazione della penisola non era ancora tanto progredita da escludere la facilità di stabilire il dominio politico, giovandosi delle varietà etniche aventi aspirazioni commerciali;

3º Che l'istituzione di un governo anglo-turco, simile a quello anglo-egiziano, avrebbe soddisfatto i più vitali interessi della popolazione e trasformata la Crimea in

una delle più ricche e confortevoli regioni del mondo;

4º Che la stabilità di questo Governo era garantita dal potere navale sufficiente a salvaguardare la penisola da qualsiasi attentato, quando una piazzaforte avesse sbarrato l'istmo di Perekop;

5º Che la topografia dell'istmo, la cui larghezza varia tra cinque e quindici chilometri, consente la cooperazione difensiva laterale delle flottiglie per una estensione

fiancheggiante di circa venti chilometri;

Parrebbe di potere concludere che l'occupazione della Crimea, di primo impeto con un esercito di sessantamila soldati, cui potevasi aggiungere un forte contingente turco, ormai superfluo sul Danubio, non era impresa così ardimentosa, da non poter essere tentata con fondata speranza di successo.

Investire completamente la penisola con le flotte e flottiglie isolandola dal continente; occupare il mare d'Azov perlustrando il Don onde impedire ogni alimentazione alla guerra; annientare in battaglia il già battuto esercito di Mentshikoff; occupare Simferopoli e sbarrare con opere provvisorie lo stretto di Perekop, sarebbe stato il compito dell'esercito alleato se l'idealità europea avesse fatto breccia nei consigli dell'Alleanza.

L'esercito russo del Danubio avrebbe avuta sbarrata la via; Mentshikoff non avrebbe potuto riorganizzare la difesa con le riserve fluenti per il bacino del Don; Sebastopoli avrebbe dovuto soccombere per fame anche se non assediata, ed il Governo, proclamando il protettorato europeo, avrebbe avuto un compito abbastanza facile nella organizzazione dello Stato.

Assicurata al potere europeo la penisola di Crimea, stabilito il potere militare e politico della Turchia sotto il protettorato Britannico, compensando la Francia con possessi coloniali; il dominio del Mar Nero sarebbe stato garantito dal potere navale

anglo-ottomano, e sottratto forse per sempre alla Russia.

L'Inghilterra avrebbe dominato dalla Crimea la situazione orientale, avrebbe tutelati con grande efficacia i propri interessi nell'Asia, avrebbe ridato al Mar Nero la vitalità commerciale del periodo veneto-genovese, avrebbe attivato nuove vie di traffico verso l'India e verso l'Europa, sarebbe divenuta arbitra dei grandi emporii frumentari della Russia, avrebbe preparata una conveniente soluzione del problema balcanico e danubiano soddisfacendo nel modo migliore all'interesse europeo che largamente si compenetra con l'interesse mondiale britannico.

La preponderanza slava è minaccia mortale all'Europa; quella britannica, per quanto egoista, è sempre guarentigia di supremazia europea, tanto più efficace quanto più l'interesse britannico si compenetra con quello mondiale e questa preponderanza inglese è tanto meno pericolosa all'Europa quanto meno guarantita e salva-

guardabile dal solo potere navale

L'interesse, la sicurezza, l'idealità europea consigliava l'occupazione della Crimea. Questa occupazione doveva essere attuata dalla Turchia sotto il protettorato britannico, rappresentante o mandataria del potere europeo, in attesa di ulteriori soluzioni più corrispondenti alla civiltà. Gli alleati potevano agevolmente realizzare questo obiettivo senza maggiori sacrifici finanziari ed umani di quelli che ha costato il chiassoso ma inconcludente assedio di Sebastopoli. Non intendiamo con ciò escludere qualsiasi difficoltà di sbarramento all'Istmo di Perekop specialmente per le condizioni malariche e climatologiche; intendiamo soltanto affermare che:

1° Il compito militare, data la situazione del settembre ed ottobre, non era superiore ai mezzi continentali e navali di cui disponevano gli alleati;

2º La situazione della penisola era tale che le requisizioni ed il blocco completo l'avrebbero immediatamente ridotta ad accettare e subire la volontà dell'invasore;

3º La creazione di un governo a base industriale e commerciale sarebbe stato un compito facile, perché corrispondente all'istinto ed ai bisogni delle popolazioni, ed alla nuova situazione marittima;

4º La conquista di Sebastopoli non poteva trasformarsi in possesso sufficiente al dominio del Mar Nero, perché il promontorio taurico non aveva caratteri tattici che, come quelli di Gibilterra, permettessero di salvaguardarne con limitate forze il possesso, e perciò quella conquista non poteva soddisfare alla obiettività del dominio nell'Eusino senza l'occupazione dell'intera penisola.

Immensi e duraturi erano i benefizi che l'occupazione immediata dell'Istmo di Perekop avrebbe assicurati all'Europa; inefficienti e fugaci quelli che derivarono da un conflitto che costò all'Europa un miliardo di lire e centomila uomini, e che non ha

migliorata la situazione orientale.

L'enorme sproporzione fra i risultati conseguiti e quelli conseguibili senza maggiori forze e probabilmente con minori sacrifizi, dipese non già dalla insufficienza continentale e navale ma bensì dalla mancanza di una ben compresa obiettività europea, dalla divergenza dei singolari intenti degli alleati, dalla squlibrata e poco energica direttività militare e dalla insufficiente preparazione intellettuale al conflitto.

Le sintesi. – La precedente disamina dello sviluppo e dei risultati del conflitto, permette di apprezzare la cooperazione delle marinerie e di dedurre quegli insegnamenti che più direttamente si riferiscono alla teoria del potere marittimo.

Il Callwell afferma che raramente vi fu un più rimarchevole esempio di quanto sia capace di compiere in guerra la cooperazione continentale e marittima, ma per giudicare esattamente l'importanza di tale cooperazione è necessario vedere in quale modo e con quanta efficienza abbia funzionato il potere navale.

Il risultato complesso dovuto alle flotte delle nazioni occidentali le quali, secondo l'esagerato giudizio di Callwell – «crushed the Tzar and arrested the advance of Russia for the space of twenty years», parrebbe potersi scindere nei seguenti risultati parziali:¹⁰

1º Il conflitto orientale, dato la situazione politica del 1854, fu possibile solamente per il dominio assoluto del mare nei vari teatri di operazione;

2º Il dominio non fu, come poteva essere, navalmente contrastato, onde poté esplicarsi liberamente con tutta l'efficienza di cui era capace il potere navale;

3º Il blocco effettivo di tutta la costiera nemica, eusina, baltica, boreale, fu mantenuto con quei risultati di esaurimento che sempre influiscono sulla risoluzione dei conflitti:

Traduzione: «spetta alle navi da guerra delle potenze occidentali il merito di aver umiliato lo Zar e di aver arrestato per venti anni l'espansione progressiva della Russia». Con queste parole, il Callwell conclude il Capitolo V del suo libro dedicato alla guerra di Crimea: ha ragione D.B. a dire che esagera. Non solo perché i risultati del conflitto non sono stati quelli dipinti dal Callwell, ma-perché – cosa che non sottolinea nemmeno D.B. – alla massima efficienza del potere navale non si è accompagnata una pari efficienza del dispositivo terrestre, la cui condotta strategica è stata debole e incerta. Come osserva lo stesso Callwell, almeno all'inizio le difese di Sebastopoli erano assai carenti sul fronte di terra, né si poteva pretendere di aver ragione delle difese a mare di una così munita fortezza con la sola flotta. Le forze terrestri sono inoltre state, per tutta la campagna, troppo esigue e male alimentate; ciononostante, il merito della vittoria militare è anche loro e non solo delle navi.

4º Il potere navale esercitò, per effetto del solo dominio, una costante minaccia d'invasione marittima del Baltico, rappresentando così un equivalente di oltre cinquantamila uomini;

5º Le marinerie soddisfecero nel modo più lodevole a tutte le esigenze di trasporto a grande distanza di un grande esercito, ed a tutte le necessità della sua esi-

stenza;

6º Il dominio navale consentì il cambiamento del teatro d'operazioni, le successive traslazioni di grandi reparti d'esercito, la massima libertà nella scelta degli obiettivi strategici; assicurò il contatto continuo dell'esercito coi mezzi della propria esistenza;

7º Il potere navale appoggiò l'ala destra dell'esercito nella battaglia d'Alma, lo fiancheggiò nella marcia verso Sebastopoli, cooperò coi reparti in quasi tutti gli attacchi costieri di Sebastopoli, Bomarsund, Kertch, Kimburn... con efficienza quasi sempre risolutiva;

8º Coi combattimenti di Odessa e di Sweaborg furono distrutti due centri di ric-

chezza e di potere marittimo del nemico;

9º Il potere marittimo affermò la sua efficienza con la creazione in cento giorni di una flottiglia di ottanta cannoniere a vapore di centoventi cavalli nominali ciascuna e con la rapida costruzione di tre batterie corazzate;¹⁷

10° Il potere navale si è rivelato insufficiente soltanto nel compito di forzare l'en-

trata di Sebastopoli e di tentare l'espugnazione di Kronstadt.18

Questi sono i principali risultati conseguiti dalle marinerie, ma quali sono i principi, gli insegnamenti sintetici che si possono formulare a vantaggio della teorica generale del potere marittimo?

È ben vero che trattando di geografia e di strategia navale (Cfr. Parte I e II) D.B. considera attentamente anche l'influsso dell'*invenzione* sulla strategia navale, e afferma che «grave errore è considerare l'azione tattica come unica ed assoluta risolvente del conflitto navale, e le invenzioni come elementi di esclusiva capacità tattica». Ma in questo caso afferma anche che solo la bussola rientra nella categoria delle invenzioni a carattere esclusivamente strategico, e in sostanza, attribuisce alle invenzioni riflessi più tattici che strategici. Rimane così indeterminata – al momento – la risposta all'interrogativo se e in che misura invenzioni come il siluro, la mina ecc. possano influire non solo sulla strategia, ma sui fattori

che determinano il potere marittimo, oltre che sul suo esercizio.

¹⁸ La costruzione di apposite batterie corazzate mobili – peraltro già sperimentata dai francesi negli attacchi alla fortezza di Gibilterra nel corso della guerra di indipendenza americana – è appunto la dimostrazione dell'insufficienza delle navi da guerra del momento (e del passato periodo velico) nel controbattere il fuoco delle fortificazioni costiere.

¹⁷ Negli studi sulla strategia navale riportati nella precedente Parte II, D.B. indica tra i fattori che influiscono sulla nascita, sviluppo e decadenza di una Marina gli «elementi dell'industria marittima», trascurati da Mahan. Ma né lui in questa occasione, né Mahan, né tanto meno Callwell accennano al possibile influsso del progresso tecnico sulla conquista, sul mantenimento e soprattutto sull'utilizzazione effettiva e piena del potere marittimo. D.B., comunque, lo farà nel successivo Capitolo VI: ma a parte un paragone tra torpediniere e brulotti che serve a dimostrare la scarsa efficacia e il ruolo ritardante in alto mare delle prime (pp. 143-145 dell'*Influenza del potere marittimo sulla storia*), Mahan non considera affatto il rapporto tra progresso tecnico e potere marittimo (così come non lo fa il Callwell, anche perché si tratta di un problema che non rientra nelle finalità contingenti della sua opera). Nel caso della guerra di Crimea, avrebbe dovuto essere dato il necessario risalto – da parte di D.B. – al fatto non trascurabile che l'efficacia delle batterie a vapore corazzate contro i forti russi di Kinburn dà una spinta decisiva alla costruzione (già in atto) di navi corazzate, anche se non segna – come affermano alcuni – la nascita della moderna formula della corazzata (Cfr. in merito, F. Botti, *La «nave invulnerabile» e le teorie del generale Cavalli*, «Rivista Marittima» luglio 1988).

Le nozioni sintetiche emergenti dal conflitto orientale parrebbero essere le seguenti:

a) l'influenza del potere marittimo sulla storia non è sempre commisurata dall'effetto del dominio marittimo sulle campagne territoriali, poiché la guerra d'oriente ci dimostra come «The effect of maritime Command on land campaigns» può essere immenso, vitale, risolutivo, vittorioso; mentre «The influence of sea power upon history» può essere insignificante;

b) il potere marittimo consente effetti ed influenze militari e storiche, a seconda

degli obiettivi navali, costieri ed interni che si possono conseguire nel conflitto;

c) gli obiettivi navali sono quasi sempre di facile e rapido conseguimento; ma l'influenza, derivante dal dominio, è raramente compresa, specialmente se mancano obiettività commerciali e coloniali:

d) gli obiettivi costieri hanno una evidenza maggiore di quelli navali, ma il loro conseguimento non può essere effetto del solo dominio e dipende dalla relativa efficienza tattica di attacco e difesa fra le fortificazioni e le navi, relatività variabilissima anche nel periodo del conflitto;

e) gli obiettivi interni hanno la massima evidenza, ma essi vincolano l'efficienza marittima a quella continentale, e determinano una correlazione più intensa, più perseverante, più difficile di quella richiesta dagli obiettivi costieri, tanto meno apprez-

zata quanto più gravosa al potere navale;19

f) la correlazione interna è tanto più facile ed efficace quanto più assoluto è il dominio, e quanto più le condizioni del teatro di guerra sono propizie a trasformazioni di piani, a cambiamenti di base, a fiancheggiamenti di linee d'operazione, a tutte le modalità del contatto continentale e marittimo, tanto nello spazio quanto nel tempo;

g) I poteri militari non possono esplicare utilmente tutta la loro efficienza quando manca una ben definita e compresa idealità politica, determinatrice degli obiettivi

supremi.20

Il conflitto orientale, considerato come fondamento storico alla teoria del potere marittimo, ha permesso di formulare alcuni tra i principi derivanti dal dominio assoluto ed incontrastato del mare; vediamo ora quelli che derivano dal dominio contrastato conseguito od inconseguito durante il conflitto.²¹

Per «obiettivi interni» D.B. intende gli obiettivi in profondità nel territorio nemico, molto più impegnativi anche per le forze terrestri sbarcate, data la quantità di forze e materiali necessari, che mettono a dura prova – fin da allora – la capacità di trasporto marittimo.

⁸⁰ Concetto fondamentale del pensiero di Clausewitz; anche Jomini, comunque, considera attentamente le connessioni tra guerra e politica. La teoria del potere marittimo e lo sforzo che D.B. compie per inquadrare la condotta della guerra di Crimea in un chiaro contesto politico-strategico sono di per sé stessi manifestazione dell'interdipendenza tra politica, guerra e potere marittimo. A sua volta, tale interdipendenza – e qui D.B. mostra di rendersi conto più di Mahan di questo corollario – presuppone un impiego coordinato delle forze di terra e di mare, con modalità variabili a seconda dei caratteri del conflitto.

[&]quot;Estrarre i principî (cioè le «norme generali che rappresentano il fondamento di un ragionamento, di una dottrina), di una scienza» dagli eventi storici è un procedimento induttivo tipicamente jominiano, nella fattispecie seguito tanto da Mahan che da D.B.. Clausewitz – ed è questa una delle divergenze fondamentati da Jomini – ritiene invece la guerra soggetta a fattori mutevoli e indefiniti, non quantificabili *a priori* e non riconducibili a principî fissi. Per lui, l'*exemplum bistoricum* e gli ammaestramenti o criteri che se ne possono trarre sono utili e necessari, ma non possono avere valore vincolante e rappresentare un riferimento costante.



CAPITOLO III

IL CONFLITTO ANGLO-OLANDESE (1652-1674): ANALISI E AMMAESTRAMENTI

In questa occasione D.B. ricorre in misura assai più consistente che nei precedenti capitoli alle acquisizioni teoriche e agli strumenti messi a punto negli studi sulla situazione militare mediterranea e sui criteri di potenzialità marittima riportati nella Parte II, con particolare riguardo all'influsso anche sulla guerra navale

del genio del Capo e dell'imprevisto (cavalli di battaglia di Clausewitz).

Come già detto, il conflitto ora esaminato è stato trattato da Mahan nei capitoli II e III dell'Influenza del potere marittimo sulla storia, e non viene ovviamente preso in esame da Calwell. D.B. critica fin troppo duramente l'approccio dello storico americano, per tre ragioni essenziali: a) ha inserito nel testo, senza necessità, lunghi brani di altri autori (specie francesi); b) «ha inserito a capriccio nel testo storico alcune digressioni di tecnicismo navale [parallelo tra efficacia dei brulotti e delle torpediniere, linea di fila ecc. - N.d.c.] che spezzano l'unità del racconto e disconvengono al carattere dell'opera»; c) ha iniziato a trattare l'argomento dal 1660 anziché dal 1650, perdendo così l'occasione di tracciare un quadro più efficace e organico della situazione politico-militare europea.

Tra gli ammaestramenti che l'autore ricava dal conflitto vanno ricordati: la constatazione che il conflitto tra grandi nazioni marittime pur interessando vaste estensioni oceaniche tende a circoscriversi in ristrette zone determinate dai punti strategici più importanti; la non convenienza di dividere la flotta se il teatro d'operazioni è unico; la frequente impossibilità di compensare la scarsa qualità del naviglio (suggerita, a sua volta, da particolari condizioni geografiche) con il numero. Importante anche l'ammissione che la guerra di corsa è «un efficace mezzo complementare di esaurimento del nemico, non un mezzo militarmente risolutivo» (ciò contrasta, in certo modo, con i passati entusiasmi di D.B. per le

teorie del Grivel e del La Gravière).

A queste tesi sostanzialmente concordanti con i capisaldi delle teorie di Mahan, D.B. aggiunge il suo netto dissenso dalla affermazione di quest'ultimo (p. 132 dell'Influenza del potere marittimo sulla storia) che nel 1660 l'Olanda, mal governata e poco popolata, nonostante le vaste ricchezze e il florido commercio internazionale «assomigliava a un uomo tenuto in piedi con stimolanti». A suo giudizio l'Olanda (come Venezia) è invece decaduta «per effetto del dualismo continentale e marittimo verso il quale si sta ora avviando l'Inghilterra», cioè per la dispersione di energie provocata dalla mancanza di obiettivi strategici unitari e da conquiste territoriali non indispensabili ai fini dell'incremento del potere marittimo, quindi dannose per nazioni la cui natura geopolitica è eminentemente marittima.

(F.B.)

Il dominio contrastato e non conseguito del mare costituisce nella teorica del potere marittimo un capitolo distinto da quello del dominio assoluto e perciò tenteremo indagarne la funzione, gli effetti ed i principî esaminando il conflitto anglo-olandese, coll'intervento della Francia, che per la sua evidenza, importanza e risoluzione, corrisponde meglio di ogni altro conflitto al compito che ci siamo proposto.

È bensì vero che questo conflitto fu quasi esclusivamente navale, mancando qualsiasi cooperazione diretta fra gli eserciti e le flotte; ma quando si consideri che tale mancanza fu appunto effetto del contrastato dominio e che il potere navale esercitò in virtù della sua combattività un effetto risolutivo, benché indiretto, sulla risoluzione del conflitto continentale, si ha ragione di ritenere che assai difficilmente si riscontrerebbe nella storia un'altra guerra, continentale e marittima, che meglio soddisfacesse alla determinazione dei principî teorici derivanti dal dominio contrastato ed inconseguito del mare.

Il conflitto anglo-olandese, non tenendo conto delle lotte eventuali in secondari e lontani teatri di guerra, comprende tre grandi guerre, coll'intervento della Francia nella seconda e nella terza, che non possono andare disgiunte senza spezzare ed offendere l'unità del conflitto.

Il Mahan ha creduto bene di spezzare questa unità iniziando la sua storia col 1665, cui corrisponde appunto il principio della seconda guerra anglo-olandese¹.

È bensì vero che egli espone la situazione europea dal 1660, ed accenna rapidamente ai risultati della prima guerra anglo-olandese, ma tutto ciò non soddisfa, secondo noi, alle esigenze di un ben determinato periodo storico marittimo.

Le ragioni che indussero il Mahan ad iniziare la sua storia dal 1660 o meglio dal 1665, furono la restaurazione monarchica in Inghilterra, e la morte di Mazarino in Francia per la quale Luigi XIV assunse personalmente la direttività dello Stato.

Se la personalità del Monarca francese aveva una funzione storica, poiché, come asserisce il Mahan, data la situazione europea, «the spring that was to set various wheels in motion was in the hands of Louis XIV», quella di Carlo II non ebbe efficienza storica, onde parrebbe che troppo arbitrario sia lo stabilire al 1660 l'origine d'un periodo storico quando più valide ragioni consigliavano di risalire al 1650.

Questa data infatti corrisponde ai seguenti avvenimenti politici e marittimi:

- a) Conclusione della guerra dei trent'anni col trattato di Westfalia 1648;
- b) Avvento della repubblica in Olanda con Giovanni De Witt, gran pensionario – 1650;
 - c) Avvento della repubblica in Inghilterra con Oliviero Cromwell, usurpatore 1649;
 - d) Origine della potenza marittima dell'Inghilterra col Navigation Act 1651;
 - e) Creazione della marina militare britannica per opera di Cromwell;
- f) Origine del grande conflitto marittimo anglo-olandese, per il dominio mondiale 1652.

Queste ragioni storiche ci sembrano assai più valide dell'avvento al trono di Carlo II e del governo personale di Luigi XIV per stabilire l'origine di un periodo storico, specialmente se considerato marittimamente.

La scelta della data implica un criterio storico generale, ed è da lamentarsi che Mahan abbia scelto quella del 1660, poiché egli, scegliendo quella del 1650, ci avreb-

¹ Si veda, in merito, il capitolo II dell'*Influenza del potere marittimo sulla storia*.

be offerto un quadro stupendo della situazione europea uscita appena appena, se non ancora impegnata nelle grandi lotte religiose e politiche; ci avrebbe fatto assistere alla genesi di quella marineria che portava nei suoi destini l'impero mondiale, con interesse non minore di quello che destarono le splendide pagine in cui tratteggia la genesi della marineria oceanica della Francia per opera del Colbert, e non avrebbe spezzato l'unità del grande conflitto anglo-batavo.

Il compito che ci siamo proposti non ci permette di spezzare questa unità poiché incompleto sarebbe il fondamento storico alla teorica del dominio contrastato ed inconseguito del mare, ed imperfette le sintesi che dall'unità del conflitto dovrebbero

emergere.

È quindi con grande rammarico che ci accingiamo allo studio della guerra angloolandese senza il sicuro e costante ausilio del grande maestro, confortati però dalla speranza di interpretarne il pensiero, facendo tesoro delle considerazioni sue sulla seconda e terza guerra anglo-batava.

Nello studio di questo conflitto che comprende:

1º guerra anglo-olandese – 1652-53;

2º guerra con l'intervento della Francia a favore dell'Olanda – 1665-67;

3º guerra con l'intervento della Francia a favore dell'Inghilterra – 1672-74,

procederemo analogamente a quanto facemmo per il conflitto orientale esaminando successivamente:

la potenza militare dei belligeranti;

la situazione generale;

le operazioni militari;

i risultati conseguiti e conseguibili,

per dedurne quelle sintesi più generali che possono concorrere a formare la teo-

rica del potere marittimo2.

Non ci dilungheremo pertanto a descrivere le operazioni militari, per quanto ci possa trascinare l'interesse tattico e strategico del conflitto, e rimandiamo il lettore alle magistrali descrizioni del Mahan, ed alla sapiente narrazione tecnica che il Chabaud-Arnault pubblicava nel 1885 nella *Revue Maritime*, limitandoci a quelle considerazioni indispensabili a determinare i risultati del conflitto.

La potenza militare. Il contrastato e non conseguito dominio presuppone una equivalenza od un equilibrio di energie estrinsecate durante il lungo conflitto, delle quali ci interessa determinare l'indole ed il carattere.

I criteri di potenzialità esaminati nella prima parte di questo studio, applicati alla

situazione anglo-olandese nel 1650 permettono di stabilire quanto segue:

1º La potenzialità marittima dell'Inghilterra e dell'Olanda, dovuta agli elementi costanti ed immutabili della efficienza nazionale, cioè posizione geografica, conformazione fisica, estensione territoriale, posizione della capitale, numero della popolazione marinaresca, poteva considerarsi equivalente;

2º La potenzialità marittima derivante dagli elementi complementari e variabili, cioè capacità industriale, capacità espansiva militare, carattere nazionale, carattere

² Allo schema di trattazione così indicato, D.B. aggiunge l'applicazione al caso concreto dei «criteri di potenzialità marittima» di cui all'articolo del marzo 1895 riportato nella Parte II.

del Governo, civiltà, non poteva essere preventivamente valutata e portava perciò nella bilancia della guerra una indeterminazione che non consentiva apprezzamenti concreti sui risultati del conflitto.

L'equivalenza derivante dagli elementi costanti ed immutabili di potenzialità apparisce, e doveva apparire, abbastanza evidente quando si consideri che, se per effetto della posizione geografica dominante la grande arteria commerciale della Manica, l'Inghilterra era più efficiente dell'Olanda, per effetto degli altri quattro elementi essa non accentrava una sensibile superiorità e per alcuni riguardi poteva anche considerarsi inferiore, onde quella equivalenza complessiva cui accennammo come una delle caratteristiche della situazione marittima all'apertura del conflitto.

L'indeterminazione derivante dagli elementi complementari e variabili di poten-

zialità parrebbe giustificata dalle considerazioni seguenti.

La capacità industriale dell'Olanda verso il 1650 aveva raggiunto il suo massimo di efficienza produttiva, ma la sua dipendenza dai mercati stranieri, per quanto si riferiva ai materiali greggi di costruzione e di armamento poteva lasciare supporre che un lungo conflitto compromettesse i rifornimenti ed esaurisse troppo rapidamente le materiali riserve. In Inghilterra, invece, le riserve materiali potevano considerarsi assicurate, ma le condizioni dell'industria, specialmente per le costruzioni militari, erano notevolmente inferiori a quelle dell'Olanda, poiché l'impulso dato da Elisabetta Tudor non si era lungamente conservato per inefficienza dei successivi monarchi, e non aveva potuto condensarsi in forza viva nazionale.

Era quindi assai dubbio che questa vitalità industriale, indispensabile nella persistenza del conflitto, potesse subitamente emergere da quella nazionale equilibrando

qualitativamente e quantitativamente quella olandese.

Per effetto dell'industria marittima poteva quindi assegnarsi una superiorità all'Olanda, tanto più efficiente quanto più intenso e risolutivo si fosse rivelato il conflitto navale e poco energica la direttività del Governo britannico. Il fattore morale della energie di Stato entrava dunque in azione, e per l'avvento di Cromwell al potere ogni previsione diveniva impossibile, mentre in Olanda l'avvento della parte marinaresca e commerciale al potere, col De Witt, era una garanzia della maggiore efficienza industriale olandese.

La capacità espansiva militare era pure una grande incognita che escludeva ogni razionale previsione sulla risoluzione della guerra.

In Olanda l'espansività nazionale aveva assunto da oltre un secolo un carattere

piuttosto commerciale e mercantesco anziché militare.

Trafficare molto, moltiplicando il naviglio mercantile e correndo i rischi di qualche cattura piratica, era il principio che aveva fatto degli Olandesi i carrettieri del mare e dell'Olanda l'emporio mondiale.

Nelle guerre coloniali, tanto nell'Atlantico che nell'Indiano e nel Pacifico, contro la Spagna ed il Portogallo dapprima, contro l'Inghilterra successivamente, per la divisione delle spoglie, la marineria olandese aveva piuttosto rivelati i caratteri delle marinerie di ventura e piratiche anziché di quelle militari, mentre la marineria inglese, fino dal suo nascere, per effetto della energica direttività della regina Elisabetta, aveva assunto un carattere di marineria di Stato, per quanto eminentemente piratica.

L'indole del Governo e della nazione si manifestava nelle due rivali marinerie, ne informava lo spirito, ne caratterizzava le imprese, ne improntava l'intero organismo per

modo che ammettendo eguale in entrambe il valore e la virtù guerriera personale rimaneva una grande incognita nella efficienza relativa in un grande nazionale conflitto.

Il Mahan censura ripetutamente le conseguenze gravi e spesso risolutive dello spirito mercantesco che saturava la marineria olandese, mentre è largo di lodi per la marineria inglese informata a maggiore militarismo, ma egli nel suo lirismo anglofilo si è rivelato troppo spesso, nel corso dell'opera, suggestionato dalla fortuna britannica per lasciarci supporre che nel suo giudizio sulla marineria olandese egli non sia rimasto giudice sereno ed equanime.

Se l'efficienza militare della marineria olandese era menomata dallo spirito mercantesco e disgregante l'integrità dell'organismo, la marineria inglese era perturbata dallo spirito di prevaricazione durante il periodo della Repubblica e dalla scoesione ed inettitudine marinaresca della casta aristocratica assunta al comando dopo la restaurazione monarchica, onde se la prima ebbe a lamentare le arbitrarie iniziative degli ammiragli sott'ordini, le rivalità di Ruyter e di Cornelio Tromp, le parziali defezioni di fronte al nemico, la seconda ebbe a soffrire dalle repulsività fra la casta aristocratica e quella marinara, dalle rivalità fra il Monk ed il principe Ruperto, dalla incondotta di molti comandanti di fronte al nemico che provocò l'istituzione dei tribunali marziali. Quando si aggiunga a queste cause deleterie dell'organismo militare lo spirito di rapacità che, infestò la marineria inglese assai più di quella olandese e la malversazione amministrativa che grandeggiò nella marineria britannica verso la fine del grande conflitto, si ha ragione di ritenere assai temeraria ogni previsione sulla capacità militare delle due marinerie.

Il carattere della popolazione, considerato come fattore di potenza militare, non portava nella bilancia della guerra quella indeterminazione, che, secondo noi, derivava dai due fattori precedentemente considerati.

Uguale nelle due nazioni l'espansività commerciale; uguale lo spirito d'iniziativa coloniale, pressoché eguale la capacità marinaresca, con leggera prevalenza olandese; ugualmente elevata la tonalità nazionale; ugualmente sentita la necessità del dominio o della preponderanza sul mare; ugualmente compresa l'idealità marittima; ugualmente intensa la gelosia e la rivalità; ugualmente agognato l'annientamento della nazione nemica.

Le due nazioni si accingevano al conflitto per la supremazia, se non per l'esistenza marittima, con una equivalenza di energie intellettuali e morali, costituenti il carattere nazionale, che rispecchia quella del conflitto veneto-genovese e che più non si manifestò nella storia marittima. Le divergenze derivanti dalla maggiore efficienza della continentalità in Inghilterra³ e dal conseguente dualismo interno, dalla più intensa utilitarietà che rendeva più remissiva e transigente l'Olanda, il maggior

³ Il Fioravanzo opportunamente così chiarisce questa espressione: «affinché non si fraintenda il significato della continentalità attribuita all'Inghilterra, si abbia presente che qui l'A. si riferisce non tanto alla continentalità fisica, ché l'Inghilterra è un'isola, ma a quella sociale-spirituale. Infatti nel XVII secolo l'elemento agricolo era ancora prevalente in Gran Bretagna e la mentalità inglese [era quindi] ancor molto aderente alla vita pastorale e campestre che vi aveva dominato fino al secolo precedente, donde quel 'dualismo interno tra l'attaccamento alla terra avita e l'aspirazione all'espansione imperiale al di là dei mari'. Evidentemente l'Olanda, così povera di territori e così in simbiosi con il mare, non aveva questo problema (Cfr. anche, in merito, le considerazioni di D.B. nei successivi capitoli V e VI).

senso cavalleresco degl'Inglesi ed il più pratico buon senso degli Olandesi, erano così difficilmente apprezzabili nella loro efficienza da permettere di concludere che per effetto del carattere nazionale il conflitto avrebbe dovuto rivelarsi intenso, duraturo, equipotente, a meno che la rivelazione di una grande personalità, di un genio, fosse intervenuta a vantaggio di uno dei belligeranti.

Il carattere del Governo presentava la massima delle indeterminazioni durante la prima guerra e la massima delle divergenze durante la seconda e la terza.

Chi poteva prevedere ed affermare quale sarebbe stata l'efficienza direttiva di due Governi insurrezionali?

Chi poteva apprezzare l'influenza funesta delle lotte intestine tuttavia esistenti e minaccianti le due Repubbliche?

Quale veggente poteva preannunziare l'efficienza direttiva del Cromwell e del De Witt?

La lotta anglo-olandese non potendo assumere efficienza continentale ma esclusivamente marittima le previsioni più attendibili volgevano a favore dell'Olanda, poiché la personalità di Cromwell si era rivelata esclusivamente nei conflitti interni territoriali, mentre il De Witt personificava la parte marinaresca in opposizione a quella degli Orange essenzialmente militare, donde la probabilità che un Governo essenzialmente marittimo estrinsecasse una direttività superiore a quella di un governo precipuamente territoriale, ma *l'imprévu domine la guerre*, dice Napoleone, ed il carattere del Cromwell era certamente tale da preparare le maggiori sorprese.

La civiltà. – Considerata come fattore di potenza, la civiltà delle due nazioni belligeranti non presentava differenze così caratteristiche come quelle della repubblica di Venezia e dell'Impero ottomano, o quelle contemporanee del Giappone e della China, da lasciare supporre che essa avrebbe esercitata una sensibile, non che risolutiva influenza sui risultati del conflitto.

Le due nazioni, su per giù, si trovavano allo stesso livello, avevano attraversato presso a poco le stesse vicende religiose e politiche e si trovavano in uno stato di sovraeccitazione nazionale poco dissimile ed incompatibile colla utilizzazione dei vantaggi intellettuali e morali di una ben costituita civiltà.

L'Olanda prevaleva forse civilmente sull'Inghilterra, ma questa prevalenza era così menomata dalle turbolenze della democrazia da giustificare il sospetto della inefficienza durante il conflitto.

Le considerazioni precedenti permettono di concludere:

1º Che per effetto dei fattori naturali ed immutabili di potenzialità l'Olanda e l'Inghilterra potevano stimarsi equipotenti;

2° Che per effetto dei fattori complementari e variabili l'imprévu diveniva arbitrio della situazione.

3º Che il conflitto sarebbe stato inizialmente molto intenso, ma difficilmente risolutivo senza l'intervento di qualche fattore morale o materiale che alterasse le condizioni iniziali del conflitto.

¹ L'imprevisto – al quale Mahan, nella sua stretta osservanza jominiana, dà poco peso – è uno dei motivi-chiave delle teorie di Clausewitz.

4º Che l'intervento della Francia, per effetto della sua potenzialità continentale e marittima, doveva essere risolutivo.

La situazione generale. Il conflitto anglo-olandese non implicava certamente, come quello turco-veneto, come quelli della Repubblica e dell'Impero contro l'Europa coalizzata, come quello orientale, una idealità europea.

L'Europa non si sentiva minacciata né poteva comprendere ancora le conse-

guenze di un assoluto dominio del mare.

La mediterraneità esercitava tuttavia la sua grande influenza storica e la lotta anglo-olandese appariva un conflitto per il dominio locale e non già l'esordio di quello mondiale.

Le nazioni mediterranee si disinteressavano quindi completamente; la Spagna aveva con Filippo II dato termine alla sua nordica odissea ed era troppo esausta dalle lotte coloniali per parteggiare attivamente a favore di una delle sue accanite rivali, dalla cui lotta si riprometteva una maggiore influenza; le nazioni nordiche, la Svezia e la Danimarca, stavano alle vedette sperando in una menomazione delle due prevalenti marinerie.

La Francia soltanto, per la sua posizione geografica, anche non tenendo conto delle ambiziose mire di Luigi XIV, non poteva disinteressarsi completamente, ma non era nemmeno spinta al conflitto da una chiara intuizione del suo compito e da una evidente idealità nazionale.

Il Mahan esamina largamente la politica che condusse il monarca francese a parteggiare dapprima platonicamente per gli Olandesi e nella terza guerra a parteggiare sospettosamente ed ingannevolmente per l'Inghilterra, esponendo con grande sapienza la situazione europea verso il 1660; a noi preme soltanto mettere in evidenza le ragioni per le quali l'intervento della Francia, sia a favore dell'Olanda, sia a vantaggio dell'Inghilterra, non fu, come poteva e doveva essere, marittimamente risolutivo.

Le più evidenti ragioni parrebbero essere le seguenti:

1º Il sentimento personale di Luigi XIV era certo più ostile all'Olanda che all'Inghilterra, ma la tradizionale politica di Richelieu, continuata dal Mazarino, più avversa a questa che a quella, lo rendeva ancora esitante nell'iniziare la sua politica di conquista;

2º Il sentimento nazionale se non era favorevole all'Olanda era indubbiamente avverso, per ragioni storiche, all'Inghilterra, e l'eroismo di Jeanne d'Arc ed il suo martirio agitavano ancora la coscienza della Francia;

3º La marina oceanica francese era ancora troppo giovane per essere lanciata

risolutivamente in un colossale conflitto;

4º L'opera rigeneratrice del Colbert, appena iniziata, attendeva dal tempo la sua consolidazione e sarebbe stato imprudenza intempestivamente cimentarla;

5° La preveduta o prossima successione di Spagna, cui Luigi XIV aspirava, lo rendevano esitante ad impegnare quelle forze che dovevano assicurargli la vittoria nel preveduto conflitto;

6° Le condizioni industriali marittime della Francia, benché progredite, non erano ancora tali da lottare con vantaggio nella riproduzione del naviglio contro l'In-

ghilterra e l'Olanda.

Per queste ragioni Luigi XIV odiando l'Olanda e sospettando dell'Inghilterra, attendeva dal tempo la propizia occasione per affermare sull'oceano la sua potenza,

equilibrandosi intanto fra le due nazioni in modo da non compromettere la sua flotta, imitando l'esempio di Carlo V e di Filippo II nei conflitti turco-veneti.

Il sentimento nazionale e la tradizionale politica della Francia consigliarono dapprima la nominale alleanza coll'Olanda; la prevalenza della personale autocrazia, e forse l'inconsulta speranza, vagheggiata più tardi da Napoleone di fare dell'Olanda la base marittima della Francia, spinsero Luigi XIV all'alleanza con Carlo II d'Inghilterra.

L'equivoca ed ingannevole politica del monarca francese poco o punto giovò, se pure non fu dannosa, ai suoi alleati, onde quella preponderanza che doveva derivare dalla potenzialità continentale e marittima della Francia riuscì inadeguata al suo compito e non alterò gran fatto le condizioni generali del conflitto navale anglo-olandese.

Le operazioni militari. Lo stato di guerra fra le varie marinerie era abituale, anche durante i periodi di pace, specialmente nei mari lontani, ma di quegli armeggiamenti non teniamo conto e passiamo ad esaminare le operazioni militari delle guerre dichiarate che costituiscono il conflitto anglo-olandese.

PRIMA GUERRA ANGLO-OLANDESE

1652-1654.

1651 – Pubblicazione del *Navigation Act* di Cromwell che per le prevaricazioni inglesi che ne seguirono fu causa della guerra.

1652, maggio – Tromp, ammiraglio olandese, con circa quaranta navi, fa atti di ostilità nelle acque territoriali inglesi, non essendo ancora stata dichiarata la guerra.

19 maggio – Incontro della squadra di Tromp (olandese) colla squadra di Blake (inglese) pressoché equivalenti. Risultato indeciso. Blake proseguì per le Orcadi e Tromp dopo di avere tentato di raggiungere la flotta inglese di Ayscough, incalza Blake alle Orcadi, ma una tempesta disperde la sua flotta, che in parte è catturata dagli inglesi, ed il grosso rientra in Olanda.

Giugno – Tromp, per le ingiuste accuse mossegli dal malcontento popolare, rassegna il comando. Cornelio De Witt lo sostituisce ma è poco accetto alla flotta. Ruyter è nominato ammiraglio sott'ordine al comando di una squadra di trenta navi per la protezione dei convogli mercantili nella Manica.

26 Agosto – Battaglia di Plymouth⁵ – Ruyter con trenta navi è affrontato dall'Ayscough con quaranta, ma le condizioni del vento, o la cattiva condotta tattica, non avendo permesso all'ammiraglio inglese di portare in linea tutta la sua flotta, Ruyter rimane vincitore e l'Ayscough rientra in porto e gli viene tolto il comando.

Settembre – La flotta dell'Ayscough è riunita a quella di Blake e quella di Ruyter nei primi di ottobre si riunisce a quella di De Witt, cessando così la precedente divisione delle flotte olandese ed inglese in due squadre.

⁴ Il Vecchi segna questa battaglia con la data del 16 agosto (*Storia generale della Marina Militare* - Nota del Fioravanzo).

8 Ottobre – Battaglia di Douvres o Goodwin (1.a) fra De Witt con sessantaquattro navi e Blake con sessantotto. Vittoria degli inglesi. Battaglia male combattuta dagli Olandesi per disaffezione verso il De Witt. Gli Inglesi per parecchie settimane bloccano la flotta olandese nel Texel.

Novembre – Il Tromp è sostituito al De Witt nel comando ed ha per ammiragli

sott'ordini il Ruyter, Ewertz e Floritz, degni colleghi del Tromp.

Novembre – Il Tromp, riordinata la flotta, prende il mare per recarsi a scortare un convoglio che doveva rientrare in Olanda; non senza avere prima affrontata la flotta nemica.

30 Novembre – Battaglia di Douvres o Goodwin (2.a). Il Tromp con settantatre navi e dieci brulotti attacca Blake il quale aveva solo quaranta navi, avendo sparpagliata la flotta, non sospettando un così rapido ritorno offensivo degli Olandesi. Battaglia fortemente combattuta ma vinta dagli Olandesi per la forte superiorità numerica delle navi, per la maggiore solidarietà dei comandanti, per l'incondotta di molti comandanti inglesi che provocò l'istituzione permanente dei tribunali marziali.

Dicembre – Tromp padroneggiò nella Manica alzando per insegna una scopa all'albero di maestra, indi proseguì per l'isola Re onde scortare un convoglio di tre-

cento vele.

1653, Gennaio – Sotto lo stimolo della sconfitta e la speranza del bottino, rapidamente si ricostituisce la flotta inglese al comando di Blake con Penn, Lawson, Monk, Dean per sott'ordini, degni colleghi del loro grande capitano.

Febbraio – La flotta inglese, forte di ottanta navi, prende il mare per chiudere la Manica. Era la più numerosa e ben ordinata flotta che l'Inghilterra avesse armato.

18 Febbraio – Battaglia di Portland e della Hogue, detta anche battaglia dei tre giorni. Tromp con sessantacinque navi di linea e trecento mercantili veleggia per la Manica verso il passo di Calais. Blake gli sbarra la via. Battaglia strenuamente combattuta, da entrambi le parti. Non defezioni. Forti gesta degli ammiragli. Risultato indeciso perché Blake non aveva seco tutta la flotta ma solamente sessanta navi, la divisione del Monk essendosi riunita soltanto verso sera al finire del combattimento.

Le squadre si separarono nella notte. Tromp prosegue per il passo di Calais, proteggendo sempre il convoglio, e Blake lo fiancheggia per rinnovare la battaglia.

19 Febbraio – Seconda fazione della battaglia di Portland, con risultati non decisivi ma meno favorevoli agli Olandesi.

20 Febbraio – Terza fazione. Gravi perdite degli Olandesi. Grande energia e riso-

lutezza del Tromp. Ammirevole condotta del Ruyter.

21 Febbraio – Tromp sbocca dal passo di Calais avendo efficacemente coperto il convoglio del quale una quarantina di vele soltanto rimase preda del nemico, che non persistette ulteriormente nell'inseguimento.

Marzo-Aprile – Proseguono gli armamenti in Olanda ed in Inghilterra con gran-

de attività.

Maggio – La flotta olandese, forte di centoquattro navi, comandata dal Tromp e quella inglese comandata dal Monk, forte di ottanta navi e quaranta legni minori, prendono il mare.

2 Giugno – Battaglia di Northforeland, presso le Dune. Tromp prende l'offensiva

e si combatte fortemente da entrambe le parti con risultato indeciso.

3 Giugno – Seconda fazione. La flotta inglese, rafforzata da venti vascelli al comando del Blake, costringe gli Olandesi a ritirarsi con gravi perdite. Monk blocca il Texel.

Luglio – Gli Stati generali dell'Olanda pubblicano i decreti sulle prede, sui compensi e sui reati di fellonia per animare la marineria alla lotta e rafforzarne la disciplina.

6 Agosto – Tromp dalla Zelanda prende il mare per congiungersi col De Witt bloccato al Texel dal Monk. Opportuno stratagemma del Tromp che prende caccia per allontanare l'ammiraglio inglese ed agevolare l'uscita al De Witt.

10 Agosto – Battaglia di Scheveningen presso le foci della Mosa. Le flotte di Tromp e De Witt riunite affrontano la flotta di Monk. Superiorità qualitativa e quantitativa della flotta inglese, forte di centoquindici navi contro centosei navi olandesi. Grande valore e pugnacia da entrambe le parti. Morte di Martino Tromp. Scoraggiamento degli Olandesi. Rotta. Gravissime perdite.

Autunno – Gli Inglesi dominano il mare. Grandi sofferenze e danni patiti dagli Olandesi. L'Olanda desidera pace. Cromwell risponde evasivamente, continuando ad avvantaggiarsi. Ruyter si oppone audacemente ai propositi fiacchi degli Stati generali. La situazione europea e l'intento di spogliare la Spagna consigliano a Cromwell la pace coll'Olanda.

1654, 23 Febbraio - Pace di Amsterdam.

SECONDA GUERRA ANGLO-OLANDESE

1665-1667.

La situazione politica erasi sensibilmente modificata dopo la pace di Amsterdam. In Inghilterra la morte di Oliviero Cromwell, la rinuncia del figlio Riccardo al protettorato, la cooperazione di Monk e del partito realista, nonché della famiglia Nassau condussero alla restaurazione degli Stuart con Carlo II, odiatore della Repubblica olandese.

In Olanda persisteva la repubblica con Giovanni De Witt gran pensionario, ma le lotte contro il partito realista eransi fatte più intense dopo l'avvento di Carlo II al trono d'Inghilterra.

In Francia la morte di Mazarino segna il principio della direttività di Luigi XIV, e col Colbert della ricostituzione della marina francese.

Dopo la pace di Amsterdam l'Inghilterra, alleata della Francia e del Portogallo, aveva guerreggiato fortemente nel Mediterraneo, alle Antille, a Cadice, a Teneriffa contro la Spagna; aveva col Blake rintuzzate le rapacità barbaresche, col Sandwich parteggiato per gli Svedesi, ed in tutti i mari si erano ravvivate le rappresaglie contro gli Olandesi per modo che le flotte britanniche nel decennio 1655-65 non erano rimaste oziose, ma si erano temprate per il nuovo conflitto. La flotta di Olanda, nelle fazioni contro i pirati di Tunisi e di Algeri, nella guerra contro la Svezia a sostegno della Danimarca, sapientemente condotta dal Ruyter, nei continui conflitti contro gl'Inglesi, si era ancor essa ritemprata onde può dirsi che le due marinerie entravano in lotta con eguale efficienza marinaresca e militare.

1665, Marzo – L'Inghilterra dichiara la guerra all'Olanda, dopo un periodo di due anni di intensive rappresaglie.

Aprile – L'Olanda sollecita la cooperazione della Francia in forza del trattato 27 aprile 1662, ma Luigi XIV con evasive promesse e temporeggiamenti ne elude le speranze.

Maggio – Il duca di York, fratello di Carlo II, con centoquattordici navi, giovandosi dei maestrali che impedivano agli Olandesi di prendere il mare, devasta le

costiere del Texel e di Zelanda.

Giugno – Il generale di cavalleria Obdam, con centotredici navi olandesi, prende il mare.

13 Giugno – Battaglia di Lowestoff, presso Southwold nel Northfolk, nella quale avvennero molte defezioni dei comandanti olandesi. Vittoria degli Inglesi. Lodevole condotta di C. Tromp, figlio dell'ammiraglio morto a Scheweningen, nel proteggere la ritirata. Il duca di York blocca il Texel.⁶

Luglio – Dicembre – Dopo la battaglia di Lowestoft gl'Inglesi dominarono incontrastati sul mare. Tentarono con parziale successo l'impresa di Bergen, in Danimarca, catturare due grandi convogli olandesi, ma C. De Witt, riuscito a sboccare dal Texel, giunse a salvare gran parte del naviglio dalle piraterie del Sandwich.

Nella marineria inglese cresce rapidamente la corruzione e la depredazione, ali-

mentata dal favoritismo della Corte e dalla spilorceria di Carlo II.

1666, Gennaio-Giugno – Gli Olandesi ottengono da Luigi XIV la promessa di soccorso navale e la squadra del Beaufort dal Mediterraneo dirige verso il mare del Nord senza giungervi mai.

Il duca di York, erede presuntivo del trono, lascia il comando navale assumendo la direzione dell'Ammiragliato. Monk ed il principe Rupert assumono il comando di due squadre distinte. Gelosie e rivalità fra il Rupert ed il Monk.

De Ruyter assume il comando della flotta olandese, avendo sott'ordine Cornelio

De Witt, Cornelio Tromp e l'Ewertz.

Giugno – La flotta olandese dirige verso le coste d'Inghilterra.

Il principe Rupert, per sottrarsi al Monk, ottiene di dirigere con venti vascelli contro il Beaufort, che false informazioni facevano credere in vicinanza della Manica

mentre egli trovavasi tuttavia alla Rochelle.

11 Giugno – Battaglia dei quattro giorni, nel passo di Calais⁷. Nella prima giornata Monk con cinquantaquattro vascelli attacca Ruyter che stava all'ancora presso le Dune con un centinaio di navi secondo il Mahan, con una ottantina secondo il Vecchi ed il Randaccio. Ardimento di Monk. Superiorità grande di Ruyter. Combattimento sostenuto in gran parte dalla divisione del Tromp che solo verso sera potè essere soccorsa dalle divisioni del Ruyter e dell'Ewertz, che trovavansi molto sottoventate all'ancoraggio, nell'istante in cui Monk assalì l'avanguardia olandese. Bella manovra tattica del Monk. La superiorità del nemico costringe il Monk a ritirarsi onde congiungersi col Rupert.

12 Giugno – Monk con soli quarantaquattro vascelli attacca nuovamente Ruyter che ne aveva quasi il doppio. Arbitrarietà di Tromp e di due *Junior flag-officers of the Dutch van*^s che compromisero la sicurezza della flotta, salvata dai rapidi provvedi-

⁶ Il Randaccio e il Vecchj segnano questa battaglia con la data del 3 giugno (Nota del Fioravanzo).

Gli stessi autori segnano queste battaglie come avvenute l'1, 2, 3 e 4 giugno (Nota del Fioravanzo).
* Si può tradurre: «due commodori dell'avanguardia olandese». Commodoro è un grado intermedio tra capitano di vascello e contrammiraglio, che alcune Marine hanno conservato (Nota del Fioravanzo).

menti tattici del Ruyter. Risultato indeciso ma poco onorevole per gli Olandesi. Monk continua la sua ritirata verso le coste inglesi e Ruyter lo segue a distanza.

13 Giugno – Monk con ventisei migliori vascelli protegge la ritirata senza essere troppo molestato dagli Olandesi, che pure avrebbero dovuto tentare di distruggere la flotta inglese. Verso sera Monk si riunisce con Rupert, avendo così una cinquantina di vascelli da opporre a quelli di Ruyter, in gran parte in cattive condizioni.

14 Giugno – Quarta fazione. Gli Olandesi manovrarono disordinatamente contro la compattezza degl'Inglesi, ma Ruyter rimediando prontamente agli errori de' suoi dipendenti assicurò la vittoria. Risultato complessivo favorevole agli Olandesi.

Le perdite nei quattro giorni di combattimento erano state grandissime, e le due flotte rientrarono nei loro porti.

25 Luglio – Gli Olandesi riprendono il mare per riunirsi a Beaufort il quale dove-

va dalla Rochelle dirigere verso la Manica.

4 Agosto – Battaglia di Northforeland. Gl'Inglesi rapidamente ricostituita la flotta, con grande sorpresa degli Olandesi che troppo avevano confidato nella loro vittoria, attaccano Ruyter, lo sconfiggono completamente, incalzano la flotta, devastano la costiera olandese, penetrano negli estuari della Wieland, bruciano navigli e distruggono villaggi. Scoraggiamento degli Olandesi.

Settembre-Dicembre – Gli Olandesi sollecitano pace. Le squadre d'Inghilterra dominano il mare del Nord. Carlo II trascina alla lunga le trattative, come aveva fatto Cromwell, accennando a condizioni gravosissime, ma invece di rafforzare la flotta si

appiglia al partito economico della guerra di corsa.

1667, Gennaio-Giugno – Segue la precedente situazione. La pace non si conclude. La Francia non soccorre la sua alleata. L'Inghilterra lascia deperire le sue flotte, attivando la guerra depredatrice. La corruzione domina nella marineria britannica. L'Olanda ridotta al partito della disperazione fa grandi sacrifici per la ricostituzione della sua flotta.

Giugno – Ruyter con una flotta di oltre sessanta vascelli, avendo a bordo Cornelio De Witt in qualità di commissario della Repubblica, prende il mare e si riunisce ad un convoglio di truppe.

16 Giugno - La flotta olandese dà fondo nell'estuario del Tamigi attendendo

occasione propizia per risalirlo.

19 Giugno – Una divisione di navi minori al comando di Van Ness, sotto il controllo del De Witt, dirige pel Royal Pass, attacca Sheerness, la prende di assalto con truppe da sbarco e prosegue a risalire il Tamigi, appoggiata da Ruyter che risale ancor esso, verso la Medway, che era stata dagli Inglesi sbarrata provvisoriamente.

22 Giugno – Attacco di Chatham. Gli Olandesi forzano lo sbarramento, prendono di rovescio le batterie ed i vascelli ancorati ed incendiano navi ed arsenale sotto

gli occhi del duca di York e di Monk.

- 23 Giugno Ruyter sopra una nave incendiaria, assistito dal De Witt, risale la Medway oltre il castello di Upnor, e sotto il fuoco di questo, incendiò otto vascelli e navi minori che gl'Inglesi vi avevano ridossato.
- 25 Giugno Ruyter ridiscende la Medway, divide la flotta in squadre per la devastazione della costiera britannica, rimanendo egli al blocco del Tamigi.
- 5 Luglio Secondo tentativo di Ruyter lungo il Tamigi. Attacco di Gravesend. Forte resistenza opposta dagl'Inglesi. Insuccesso degli Olandesi, che si ritirano mantenendo saldo il blocco del Tamigi.

Tentativi di Ruyter ed Ewertz contro Portsmouth e Plymouth. Blocco della Manica. Esaurimento degli arsenali inglesi. Incapacità di ricostituire la flotta militare.

Domande di pace.

31 Luglio – Pace di Breda. Carlo II, costrettovi dalla volontà nazionale recede dalle sue pretese, mantenendo però il *Navigation Act* e la recente conquista di New Amsterdam, ribattezzata New York per la quale si collegavano i possessi britannici nell'America settentrionale. A Breda fu pure segnata la pace fra Carlo II e Luigi XIV, proficua alla Francia la quale giovandosi del conflitto anglo-olandese aveva rafforzato il suo dominio coloniale alle Antille, alla Guiana, al Canadà, ed aveva esteso il suo dominio nelle Fiandre, riconosciuto colla pace di Aquisgrana il 2 maggio 1668.

TERZA GUERRA ANGLO-OLANDESE

1672-1674.

La situazione politica, per quanto riguarda l'Inghilterra e l'Olanda, non era sensibilmente alterata dopo la pace di Breda, ma l'intervento continentale e marittimo della Francia a favore dell'Inghilterra modificava radicalmente la situazione. In Inghilterra ed Olanda il carattere e la personalità del Governo non avevano mutato. La prima era sempre desiderosa di conflitto specialmente per rivendicare l'onta di Chatham, la seconda, come già Venezia, desiderosa di pace; ma le persistenti rivalità commerciali e coloniali le spingevano ad inevitabile conflitto finché non fosse risolto il problema del dominio navale. Però se l'Olanda cercava di evitare la guerra aveva provveduto alla marineria, colla coscienza del si vis pacem para bellum, mentre in Inghilterra, le istituzioni marittime militari, per la corruzione che vi dominava, erano in piena decadenza. Il De Witt ed il Ruyter avevano ritemprato la nazione e la marineria, mentre Carlo II ne aveva consentita, se non provocata, la decadenza morale. Eravi quindi un deprezzamento politico e militare in Inghilterra ed un ritempramento in Olanda che potevano fortemente influire sulla risoluzione del conflitto navale.

Questa occasionale superiorità organica e morale della marineria olandese sulla britannica era essa sufficiente a compensare lo squilibrio dovuto all'intervento effettivo della marineria francese nel conflitto, e rendere meno disastroso il conflitto conti-

nentale?

Quando si consideri:

a) la potenza territoriale della Francia;

b) la personale direttività della guerra assunta da Luigi XIV, assistito dal Turenna, dal Condé e dal Vauban;

c) la pertinacia colla quale il monarca francese mirava alla distruzione dell'Olanda, anelandone forse in seguito la conquista, onde farne base marittima contro l'Inghilterra nel mare del Nord e ristabilire l'impero di Carlo Magno, giovandosi delle prevedibili e prossime complicazioni politiche europee;

d) l'efficienza di Stato tanto militare che economica dovuta all'opera restauratri-

ce del Colbert;

e) l'inefficienza completa di ogni istituzione militare, che non fosse navale, in Olanda,

f) il dualismo continentale e marittimo, che dalla guerra territoriale doveva trarre nuovo incremento, ostile alla Repubblica e favorevole agli Orange, e poteva provocare la guerra civile;

g) la mancanza di personalità capaci di organizzare la difesa nazionale in Olanda;

si è costretti ad ammettere che il conflitto continentale minacciava di divenire così rapidamente risolutivo da escludere qualsiasi compensazione derivante da una fortunata, quanto poco probabile, preponderanza navale olandese, contro la Francia e l'Inghilterra riunite.

L'Olanda, cui le alleanze della Spagna e del Brandeburgo, erano inutili, era costretta dall'odio ugualmente cieco di due monarchi ad una lotta che doveva riuscire per lei disastrosa ed annientatrice, a meno di quelle eventualità che emergono talvolta dalla coscienza di un popolo cui non è venuta meno la fede.

Le operazioni militari si svolsero nel modo seguente:

1672, 29 Marzo – Dichiarazione di guerra di Carlo II all'Olanda, preceduta da prevaricazioni navali.

6 Aprile – Luigi XIV dichiara la guerra all'Olanda, sotto la funesta incitazione del Louvois.

28 Aprile - Luigi XIV assume personalmente il comando dell'esercito.

Maggio – Invasione dell'Olanda con centodieci mila uomini, ripartiti in varii corpi comandati da Turenna, Condé e Luxembourg.

Dopo la sconfitta toccata da Giovanni Maurizio di Nassau, l'Olanda si limita alla difesa localizzata delle piazze che vengono successivamente quasi tutte occupate od espugnate. I Francesi iniziano il sistema incendiario e vandalico, alla Louvois, che rincrudelito nelle successive guerre del Palatinato e del Piemonte, tanti odii e tanta onta addensò sulla corona di Luigi XIV.

Giugno – La flotta olandese perduta l'opportunità di affrontare separatamente le squadre d'Inghilterra e di Francia prima della loro riunione, come progettava il Ruyter, per la lenta mobilitazione della Squadra di Zelanda, prende il mare. Riconosciuta la flotta alleata, Ruyter prende caccia onde attrarla presso la costiera e combattere in condizioni favorevoli, ma il Duca di York comandante la flotta alleata, non lo insegue e si ritira invece a Southwold Bay sorvegliato a distanza da Ruyter.

7 Giugno – Battaglia di Southwold o di Solebay. Risultato indeciso. La flotta alleata era costituita da cinquantaquattro vascelli inglesi divisi in due reparti e da trenta vascelli francesi comandati dal D'Estrées.

La flotta olandese di circa ottanta navi fra vascelli e fregate; qualitativamente inferiori alle nemiche, attaccò la flotta alleata che stava all'ancora e che mettendo la vela si divise in due, gli inglesi avendo preso il bordo a destra ed i francesi quello a sinistra. Sapiente ed energica direttività di Ruyter che col grosso delle sue forze attacca il Duca di York staccando una divisione di dieci vascelli a contenere il D'Estrées ed allontanarlo dalla zona di azione. Condotta equivoca del D'Estrées. Errore degli inglesi di avere preso il bordo a destra e di non averlo cambiato per riunirsi alla squadra francese. Benché indecisa tatticamente, la battaglia assicurò agli olandesi una temporanea superiorità, che non consentì agli alleati la progettata invasione marittima, a complemento di quella continentale, salvando così l'Olanda da imminente rovina.

15 Giugno – L'esercito francese minaccia Amsterdam, avendo occupato quasi tutto il territorio olandese. Esaurimento e terrore. Gli stati generali sollecitano pace.

Luigi XIV prosegue nell'offensiva. Stato insurrezionale dell'Olanda. Il partito militare

degli Orange assume il potere.

25 Giugno – Amsterdam rompe gli argini. Le altre città ne seguono l'esempio. L'esercito francese è costretto a ritirarsi. Immensi danni patiti dall'Olanda, ma il paese era salvo ed il mare rimaneva sempre libero, assicurando l'esistenza nazionale.

8 Luglio – Guglielmo d'Orange, successo a Maurizio nel Comando militare, è nominato Statolder. Grande energia e direttività spiegata da lui nel riorganizzare l'Esercito e lo Stato. Prevalenza del Partito continentale su quello marittimo.

Agosto-Dicembre – Il furore popolare, accusò di tradimento Giovanni e Cornelio de Witt e li trascinò già cadaveri al patibolo. Il partito degli Orange si affermò; l'ordine fu ristabilito. L'Olanda si preparava politicamente e militarmente a far fronte a Luigi XIV.

1673 Gennaio-Giugno – L'Europa sospetta della grande ambizione di Luigi XIV. La Spagna, la Germania, il Brandeburgo si dichiarano per l'Olanda, ma Carlo II, benché contro il sentimento nazionale, rimane alleato alla Francia ed appronta la flotta ed un corpo di spedizione per l'occupazione di quei territori che gli erano stati asse-

gnati da Luigi XIV nel preventivo riparto delle spoglie olandesi.

Gli eserciti francesi rinnovano le vandaliche ostilità contro l'Olanda, ma Guglielmo d'Orange aveva provveduto alla difesa e benché vinto, potè contenere il nemico finché l'offensiva francese venne deviata dall'avanzarsi delle truppe imperiali comandate dal Montecuccoli, onde l'Olanda fu immune degli orrori che aveva l'anno precedente patito. Il Luxembourg dovette ritirarsi da Utrecht a Charleroi onde la campagna di guerra dal Giugno al Dicembre fu essenzialmente marittima.

Maggio – Ruyter tenta di ostruire i passi del Tamigi ma l'audace impresa non gli riesce, onde ritorna al Texel per ricongiungersi alla squadra di Zelanda riunendo in

tutto cinquantadue vascelli e molti brulotti.

1 Giugno – La flotta alleata forte di cinquantaquattro vascelli inglesi e ventisette francesi, oltre molte navi minori, prende il mare senza imbarcare il corpo di seimila uomini riunito a Yarmouth. Il D'Estrées conservava il comando della Squadra france-

se ed il principe Rupert aveva sostituito il Duca di York.

7 Giugno – Prima fazione di Schoneveldt, presso Ostenda. Risultato indeciso. Ruyter giovandosi delle condizioni idrografiche manovra in modo da sorvegliare la flotta nemica, se tentasse operazioni di sbarco, senza avventurare inopportunatamente la sua, rimanendo arbitro dell'offensiva. Gli alleati tentarono con una divisione staccata di trarlo al largo, ma Ruyter, concentrato rapidamente il suo attacco sulla divisione avanzata, le cagiona gravi danni ed al sopraggiungere del D'Estrées e del Rupert, dopo breve cannoneggiamento riprende la sua posizione difensiva.

14 Giugno – Ruyter avendo sottordini C. Tromp e Bankert, attacca vigorosamente la flotta alleata al largo di Schoneveldt. Si combatte fortemente dalle quattro pomeridiane fino a notte tarda con risultato indeciso. Gli alleati si ritirano verso il Tamigi e Ruyter dopo averli seguiti per qualche ora riprende la sua posizione difensiva.

Agosto - Gli alleati riprendono il mare avendo a bordo il corpo di sbarco.

20 Agosto – Le flotte nemiche in prossimità del Texel, si riconoscono ma essendo già tardi ed il vento impropizio Ruyter, giovandosi delle condizioni idrografiche, non impegna il combattimento.

21 Agosto – Battaglia di Texel. Ruyter fortemente coadiuvato dal Tromp e dal Bankert e favorito dal vento attacca con impeto gli alleati, concentrando il grosso delle sue forze inglesi e staccando una piccola divisione a contenere il D'Estrées, come aveva fatto a Solebay. Sapiente direzione del Ruyter. Lodevole condotta del Bankert che seppe con pochi vascelli allontanare il D'Estrées, attraversarne la linea e riunirsi al Ruyter concentrando tutta la flotta olandese contro l'equipotente flotta del Rupert. Condotta equivoca del D'Estrées che non seppe imitare, poggiandoº la manovra del Bankert, raggiungendo solo al tramonto il corpo di battaglia. Olandesi ed alleati ritornarono ai loro porti. I risultati tattici e strategici di questa battaglia furono favorevoli agli olandesi, ma grandi furono i danni e le perdite da entrambe le parti.

Settembre-Dicembre – Gli alleati desistono dall'offensiva, dal blocco, dai progetti d'invasione. Ruyter prosegue la sua difesa strategica, ma non spinge l'offensiva contro le forze nemiche. L'Olanda ristabilisce le sue comunicazioni commerciali e rivive di vita marittima. La flotta olandese era benemerita della nazione, ma Ruyter fu il salvatore della Patria.

L'Olanda sdegna nobilmente le ingannevoli proposte di pace di Luigi XIV ed aderisce a quelle dell'Inghilterra.

1674, 19 Febbraio – Pace di Westminster fra l'Inghilterra e l'Olanda.

Colla Pace di Westminster si chiuse il lungo periodo di conflitto, marittimamente importantissimo, fra l'Inghilterra e l'Olanda, del quale però nessuno storico ha esaminato se i risultati conseguiti corrispondessero a quelli che si dovevano considerare conseguibili.

RISULTATI CONSEGUITI E CONSEGUIBILI

L'Inghilterra essendo stata la provocatrice delle tre guerre anglo-olandesi, per quanto la sua iniziativa potesse essere giustificata dalle rappresaglie navali, è logico supporre che essa dovesse sperare dal conflitto risultati tali da giustificare i sacrifici che il conflitto armato imponeva.

Questi risultati decisamente vantaggiosi, li ha essa conseguiti?

Per rispondere decisamente a tale domanda è necessario considerare separatamente le due prime guerre esclusivamente navali dalla terza in cui, per l'intervento effettivo della Francia, le operazioni continentali e marittime esercitarono una grande influenza reciproca, ed è pure opportuno esaminare separatamente i risultati militari, quelli commerciali ed economici e quelli politici.

I risultati militari delle prime due guerre non determinarono una assoluta prevalenza complessiva dell'una sull'altra nazione belligerante. Vi furono bensì periodi di preponderanza militare britannica od olandese, ma non tali da costituire un dominio marittimo duraturo. Infatti le operazioni militari si possono riassumere:

1º Due battaglie indecise, quella di Portland o dei tre giorni, fra Tromp e Blake, e quella di Northforeland, fra Tromp e Monk;

2º Cinque vittorie degli inglesi, cioè quella di Douvres, fra Blake e De Witt; quella di Northforeland (2.a fazione), fra Tromp e Blake; quella di Scheweningen, fra

[°] Il Fioravanzo annota che «poggiare significa manovrare in modo che il vento spiri più verso la poppa di una nave, facilitando così la corsa e aumentandone la velocità».

Tromp e Monk; quella di Lowestoft, fra Obdam ed il Duca di York; quella di Northfo-

reland, fra Ruyter e Monk;

3º Cinque vittorie degli olandesi, cioè quella del 19 Maggio fra Tromp e Blake; quella di Plymouth, fra Ayscouth e Ruyter; quella di Douvres, fra Tromp e Blake; quella dei quattro giorni (Calais), fra Tromp e Monk; quella del Tamigi (operazione costiera).

La prima guerra si era conclusa dopo la battaglia di Scheweningen, disastrosa per gli olandesi; la seconda guerra invece si concluse dopo la splendida offensiva del Ruyter nel Tamigi e perciò può escludersi una militare preponderanza, benché risulti che la marineria britannica si dimostrò organicamente e militarmente superiore a quella olandese.

I risultati commerciali ed economici furono più favorevoli agli inglesi che agli olandesi, quantunque quelli non riuscissero ad imporre la loro superiorità militare.

Questa anomalia dipende essenzialmente da due cause:

1º Dal carattere della nazione e del Governo troppo mercantesco, troppo remissivo, troppo desideroso di pace in Olanda; ciò che la disponeva a concessioni ecces-

sive verso la rigida, autocratica, prevaricatrice Inghilterra.

2º Dalla posizione geografica per la quale l'Olanda rimaneva interamente soggetta alle gravi conseguenze delle sconfitte e del blocco, mentre l'Inghilterra ne rimaneva quasi immune, se si esclude la costiera orientale da Douvres a Yarmouth, rimanendo libera ed aperta ai commerci tutta la costiera occidentale ed in generale anche quella della Manica, ciò che ne provocava l'attività commerciale, rendendo lo Stato immune dai gravi disastri economici che travagliavano alternativamente l'Olanda.

Lo stato di guerra, indipendentemente dai risultati militari, era per se stesso assai più disastroso all'Olanda, la cui marineria mercantile eccedeva quella di tutti gli Stati europei, anziché all'Inghilterra, ed ogni ristagno del traffico si rifletteva sulla vitalità economica nazionale con una intensità tale da ridurre il paese agli estremi, affamando la popolazione marinaresca, che per l'eccesso di densità, diveniva un elemento di congestività, di rivoluzione, di vandalismo.

Non per errata od insufficiente direttività, non per inefficienza militare, ma per effetto della artificiosa esistenza nazionale e della situazione geografica, cui già precedentemente accennammo, i risultati commerciali ed economici dovevano, a parità

di condizioni, gravare più intensivamente sull'Olanda che sull'Inghilterra.

I risultati politici dovevano inevitabilmente essere influenzati da questo stato d'inferiorità, e perciò l'Inghilterra, benché militarmente sopraffatta dall'Olanda, nella seconda guerra migliorò, col trattato di Breda, la sua situazione coloniale, mantenne il suo *Navigation Act*, affermò la sua signoria sui mari territoriali ed accrebbe la sua influenza politica sull'Europa.

L'Olanda emerse per i suoi sacrifizi e per il lungo eroismo nazionale nella estimazione europea, ma la sua influenza politica dovette subire le conseguenze della

mancata signoria sul mare.

I risultati complessivi furono dunque più vantaggiosi all'Inghilterra, ma non in quella misura che lo Stato e la Nazione speravano e che solo poteva giustificare la ripetuta provocazione al conflitto.

I risultati conseguiti in così scarsa misura erano essi adeguati a quelli conseguibili? Se noi teniamo conto delle considerazioni svolte precedentemente circa i criteri di potenzialità, della condotta generale dei conflitti, delle operazioni compiute, della impossibilità in cui si trovava l'Inghilterra di portare a compimento una più intensa offensiva navale od una efficace offensiva territoriale, siamo forzati a concludere che difficilmente, nei limiti delle umane cose, si potevano conseguire risultati maggiori, senza l'intervento di quell'*imprévu*, di qualche imprevedibile fenomeno intellettuale o morale, che durante la due prime guerre non si è rivelato con sufficiente evidenza.

In Inghilterra ed Olanda non si rivelano durante i due primi conflitti fatti, sistemi, uomini veramente eccezionali; si è combattuto fortemente, con direttività strategica e tattica corrispondente alla situazione: né le alternative di vittorie e di sconfitte, di superiorità od inferiorità di armamenti di eroismi o di depressioni morali, possono considerarsi fenomeni eccezionali, ma rivelano invece, riconfermando gli insegnamenti storici di Atene, di Roma, di Venezia, di Genova, la normalità di un conflitto fra nazioni quasi equipollenti e coscienti del loro compito; onde è lecito concludere che data la situazione politica, militare, economica e morale dei belligeranti, i risultati conseguiti furono ad un dipresso quelli che si potevano conseguire.

L'intervento della Francia nel terzo conflitto alterava completamente le condizioni di equilibrio dei due precedenti conflitti, lasciando presupporre il completo

annientamento dell'Olanda.

Data la potenza continentale e marittima della Francia e dell'Inghilterra, entrambe nelle condizioni militari più efficienti, l'Olanda avrebbe dovuto soccombere rapidamente nel primo anno del conflitto quando era sola a lottare contro le due potenti nemiche.

I risultati conseguibili quasi di primo slancio dovevano essere:

1º Dominio assoluto del mare colle successive occupazioni coloniali;

2º L'invasione marittima a complemento di quella territoriale, occupando la zona costiera degli estuari, dal Texel alla Mosa;

3º Occupazione dell'Olanda cogli eserciti oltrepotenti della Francia.

Il primo ed il secondo di questi risultati non furono né temporaneamente, né permanentemente conseguiti; il terzo fu momentaneamente raggiunto colla occupazione di quasi tutto il territorio olandese, ma non potè essere conservato né insuire sulla risoluzione del conflitto.

Questa divergenza fra i risultati conseguiti e quelli conseguibili fu specialmente dovuta al non conseguito dominio navale pel quale soltanto poteva avere piena efficacia, come lo aveva già dimostrato la guerra d'indipendenza olandese, l'offensiva territoriale della Francia; ma le cause speciali che concorsero a salvare l'Olanda dall'annientamento, meritano di essere singolarmente ricordate.

Le principali furono le seguenti:

1º La politica di Luigi XIV il quale, confidando di conseguire il suo scopo per mezzo dell'esercito, evitava, per gelosia, ogni cooperazione che potesse tornare ad esclusivo vantaggio dell'Inghilterra, onde l'equivoca condotta del D'Estrées, l'incolumità della flotta francese, i danni patiti da quella inglese, l'inconseguito dominio del mare, l'incompiuta, benché progettata ed allestita, spedizione marittima.

2º La rivelazione dell'*imprévu* sotto la forma di Ruyter, il quale benché già si fosse rivelato nelle precedenti lotte e nel conflitto svevo-danese, il più sapiente ammiraglio de' suoi tempi, non aveva ancora estrinsecato, come estrinsecò in questa guerra, quelle altissime doti intellettuali e morali che costituiscono il *genio* e che valsero a dare alla flotta olandese quella saldezza militare che sempre le aveva

fatto difetto, a conseguire con forze molto inferiori quei risultati che salvarono l'Olanda, ed a compiere quella campagna strategica che rimarrà oggetto di ammirazione nei secoli¹⁰;

3º La eccezionale struttura fisica dell'Olanda che permise nell'ora suprema del pericolo di rendere vana, coll'allagamento territoriale, l'offensiva contro la capitale, senza di che Amsterdam avrebbe dovuto soccombere e con essa indubbiamente lo Stato. Fu dunque l'intervento dell'impreveduto eroismo che tutto momentaneamente sacrificò per potere tutto salvare, che rese inconseguibili quei risultati che Luigi XIV, con piena ragione militare, riteneva di potere rapidamente conseguire.

La storia di questa terza guerra dimostra che le situazioni più evidenti non sempre si risolvono secondo le più probabili previsioni, non già per errato apprezzamento dei fattori di potenzialità naturale, ma per effetto di quei fattori complementari, di carattere etnico e morale, che sfuggono alla più rigorosa analisi e generano talvolta fenomeni trascendentali, la cui rivelazione non può prevedersi, ed i cui risultati appaiono più soprannaturali che umani¹¹.

Le sintesi. – I criteri sintetici riguardanti il conflitto anglo-olandese, coll'intervento della Francia, che il Mahan ha qua e là disseminati nel 2° e 3° capitolo del primo volume, possono riordinarsi nel modo seguente:

1º La flotta olandese fino al 1672 era per numero di navi ed equipaggiamento capace di fare bella mostra (fair show) contro quelle dell'Inghilterra e della Francia;

2º L'Olanda era divenuta la Fenicia dei tempi moderni; gli Olandesi *The wagoners of all sea*, le Provincie Unite, l'emporio dei prodotti mondiali, ma esse nel 1660 colla loro vasta ricchezza ed esterna attività *resembled a man kept up by stimulants*;

3º Sotto il combinato assalto delle due nazioni rivali l'intrinseca debolezza dell'Olanda si doveva rapidamente manifestare; ma è meraviglioso vedere questo piccolo Stato reggere agli attacchi combinati di due oltrepotenti nazioni non solo senza essere distrutto, ma senza perdere la sua elevata posizione in Europa;

4º La salvezza dell'Olanda fu dovuta in parte alla eccezionale superiorità di due

o tre uomini, ma principalmente al suo potere marittimo;

5° Le coalizioni difficilmente riescono efficaci e contro di esse non è necessario opporre forze equivalenti, ma solo importa essere in grado di affrontare il più forte in condizioni favorevoli, nella certezza che gli altri, per molte ragioni, non si adopreranno a distruggere un fattore di equilibrio politico.

Questi criteri dell'illustre storico americano riguardano specialmente – escluso il quinto – la situazione generale, anziché quella militare, onde assai scarso contributo essi porgono alla teorica del potere marittimo, della quale sono parte essenziale i principii che reggono il conflitto per il dominio del mare.

¹⁰ Il genio del Capo (l'ammiraglio olandese Ruyter), che nella fattispecie coincide con l'imprevisto, è un altro motivo centrale delle teorie di Clausewitz.

[&]quot; Altra proposizione clausewitziana (approfondita nei successivi capitoli V e VI), che in certo senso comprende e giustifica quelle di cui alle precedenti Note 4 e 10. Va però detto che. in tal modo (cosa che avviene di frequente anche negli scrittori terrestri del secolo XIX) D.B. contradditoriamente si allontana dall'impostazione jominiana (tendente a presentare la guerra come *scienza* dai principî immutabili estratti dalla storia) alla quale nei suoi scritti e anche in questa occasione egli mostra di aderire, con la continua ricerca di principî.

A complemento delle sintesi del Mahan crediamo quindi necessario esporre i criteri militari riguardanti il potere marittimo, quali emergono dal conflitto precedentemente analizzato.

Questi principii, salvo errore, potrebbero essere i seguenti:

1º La posizione geografica esercita una grande influenza sui conflitti navali e l'Olanda dovette alla sua subordinata posizione rispetto alla Manica le sue maggiori difficoltà militari e le sue grandi sofferenze;

2º Il conflitto fra due nazioni, essenzialmente marittime ed il cui obbiettivo militare è l'annientamento della flotta nemica, tende a circoscriversi in piccola zona determinata dalle basi d'operazione e dai punti strategici più importanti; onde il teatro d'operazione anglo-olandese fu limitato al triangolo Calais-Yarmouth-Texel con eccezionale e temporanea estensione nella Manica;

3º La divisione delle flotte in due o più squadre indipendenti è quasi sempre un errore quando non corrisponde a distinti ed indipendenti teatri di guerra, onde l'unità del teatro di operazione impone, quasi sempre, l'unità direttiva e l'unità della flotta.

4º Nei lunghi ed intensi conflitti le riserve materiali e vitali acquistano una grande importanza. Durante il conflitto anglo-olandese questa capacità si è rivelata assai vigorosa, poiché tanto l'Inghilterra quanto l'Olanda accrebbero i loro armamenti spingendoli da settanta fino a centoventi vascelli col relativo complemento di legni minori e brulotti, rinnovando l'offensiva dopo pochi mesi e talvolta dopo poche settimane di un grande disastro;

5º Durante i lunghi conflitti si verificarono intermittenze di dominio e di esaurimento, le quali tanto più sono facili e frequenti quanto più le condizioni difensive, naturali od artefatte della costiera, rendono difficile l'offensiva e consentono il sicuro riordinamento delle flotte sconfitte e l'utilizzazione delle riserve:

6º Le eccezionali condizioni idrografiche sono sempre un fattore difensivo, ma possono essere utilizzate offensivamente quando la flotta abbia caratteri adeguati alla zona prescelta come base strategica di operazioni controffensive:

7º Le eccezionalità idrografiche possono consigliare od imporre navi e flotte qualitativamente meno efficienti, ma questa inferiorità qualitativa può essere spesso, non sempre compensata quantitativamente come lo prova il conflitto anglo-olandese:

8º Le operazioni costiere, tentate fra nazioni essenzialmente marittime e deficienti di ben costituito organismo militare, sono poco risolutive quando per esse non si consegue la menomazione della flotta e delle riserve nemiche, o non si colpisce di sorpresa uno dei centri della vitalità nazionale;

10° La direttività militare si perfeziona durante il conflitto, ed infatti gli Anglo-Olandesi dalle formazioni disordinate, dalle iniziative arbitrarie, dal combattimento tumultuoso passarono nella seconda guerra alle formazioni ordinate, alla manovrabilità, alle concentrazioni tattiche e nella terza guerra il Ruyter, alla perfezione tattica, congiunse anche quella strategica;

11º La forte e chiara direttività di Stato si ripercuote sulla direttività militare e quando gli obbiettivi politici sono evidenti, le idealità ben comprese, le energie vibranti, come nel conflitto batavo-britannico, anche la guerra è saggiamente ed energicamente condotta;

12º Le alleanze si rivelano inefficaci e dannose quando derivano dai momentanei interessi che attenuano, ma non distruggono, le tradizionali e storiche repulsività. ma quando gli interessi e le idealità sono storicamente convergenti, anche le alleanze possono rivelarsi efficaci, per quanto menomata rimanga sempre l'unità dell'azione;

13º Lo stimolo del bottino e del danaro può momentaneamente essere utile, ma impiegato come sistema, senza forti correttivi, provoca l'indisciplina, le defezioni, la corruzione, come lo attesta il periodo di decadenza della flotta britannica sotto Carlo II;

14° La guerra di corsa (commerce destroying) è un efficace mezzo complemen-

tare di esaurimento del nemico, non un mezzo militarmente risolutivo;

15º Il potere navale, anche indirettamente, per solo effetto della sua vitalità, come nella guerra da noi considerata, può esercitare una influenza risolutiva sulle operazioni continentali.

Questi sono i criteri che più evidentemente emergono dal conflitto anglo-olandese e che a complemento di quelli formulati dal Mahan possono, nella ipotesi del dominio contrastato e non conseguito del mare, concorrere a costituire la teorica generale del potere marittimo.

Prima di procedere oltre credo opportune alcune considerazioni sul metodo espositivo del Mahan e sul suo giudizio sintetico riguardante l'Olanda, che parrebbe eccessivamente gordiano.

Il secondo e terzo capitolo che trattano del conflitto anglo-olandese hanno un carattere speciale, distinto dai successivi capitoli, e che costituisce una spiccata eterogeneità dell'opera storica.

Il Mahan si compiace di interpolare nel testo lunghi brani di altri autori e specialmente del Martin, del Gaugeard, del Davies, del Chabaud-Arnault, del Lapeyrouse, del Lefèvre, del De Guiche, del Campell, ecc., senza alcuna evidente necessità, imprimendo così un carattere che assai più si conviene ad un articolo di rivista anziché ad un'opera storica. Nei successivi capitoli l'autore fu assai più sobrio e nel secondo e terzo volume si è purgato di questo difetto che offende l'unità del testo e che non si addice all'opera storica, onde confidiamo che l'autore, nelle future edizioni, provveda a correggere questa imperfezione a vantaggio dell'unità estetica dell'opera sapiente.

Il Mahan ha ancora peccato contro l'estetica inserendo a capriccio nel testo storico alcune digressioni di tecnicismo navale che spezzano l'unità del racconto e disconvengono al carattere dell'opera.

Le digressioni che riguardano la guerra di corsa, le coalizioni ed alleanze, i comandi navali esercitati da generali, benché inopportunamente inserite nel testo, si addicono perfettamente all'opera storica, ma le prolisse digressioni tecniche riguardanti la linea di battaglia, il sopravento, il frazionamento in gruppi della flotta, l'impiego dei brulotti e la loro analogia colle torpediniere ci sembrano non solo inopportunamente inserite ma disarmonizzanti col carattere generale dell'opera.

L'autore avrebbe potuto fare seguire il capitolo primo, *Elements of sea power*, da un altro capitolo riguardante i caratteri dei conflitti navali nel periodo velico, del quale periodo esclusivamente si occupa, prima di iniziare il racconto storico, senza spezzarne continuamente, con inadeguate ed inopportune digressioni teoriche, l'unità di carattere.

L'ultimo appunto che facciamo al Mahan riguarda il suo conclusivo giudizio sulla efficienza integrale dell'Olanda.

Dopo un esame sapiente ed accurato della situazione olandese l'autore conclude: «Under these conditions of government, and weak in numbers, the United Provin-

ces in 1660, with their vast wealth and external activities, resembled a man kept up by stimulants».

Che gli elementi della potenzialità di Stato dell'Olanda fossero in grande parte artificiosi e fittizi lo abbiamo precedentemente dimostrato, ma quale marineria, se si eccettua la britannica, ebbe od ha una efficienza fondata interamente sui fattori naturali di potenzialità nazionale?

Quale Stato più dell'Olanda rispecchiava integralmente la situazione di Venezia? Sarebbe egli logico il dire che Venezia rassomigliava ad un uomo tenuto in piedi da stimolanti?

Se noi escludiamo l'influenza dovuta al carattere del Governo della Serenissima che fu di gran lunga più sapiente e più stabile di quello dell'Olanda, sarebbe difficile ammettere per tutti gli altri fattori di potenzialità una preponderanza a favore di Venezia.

La maggiore efficienza del Governo potè conferire una maggiore stabilità agli elementi fittizi della sua potenza, ma ciò non esclude che quegli elementi fossero per la loro genesi altrettanto artificiosi come gli analoghi fattori della potenza olandese.

Se Venezia fu più fortunata dell'Olanda per non aver trovato le bocche dell'Adriatico dominate militarmente da una grande marineria, ciò non esclude che la posizione geografica di Venezia fosse anche più imperfetta di quella dell'Olanda, e che solamente la sapienza di Stato, agevolata nel suo compito dalla marinaresca ignoranza ottomana, abbia impedito la funesta influenza del dominio greco e turco nel canale di Otranto.

Queste considerazioni, avvalorate dal fatto che l'Olanda per circa un secolo tenne il primato del mare, che meravigliò il mondo colle sue eroiche lotte contro le grandi marinerie di Spagna, d'Inghilterra, di Francia, e che decadde, come Venezia, principalmente per effetto del dualismo continentale e marittimo, verso il quale si sta ora avviando l'Inghilterra¹² consentono di riconoscere che il giudizio del Mahan, se applicabile all'Olanda, lo è assai più a tutte le altre marinerie del mondo, la veneta e la britannica escluse.

La previsione – peraltro fondata almeno a medio termine – della prossima decadenza dell'Inghilterra è sottolineata anche dal Fioravanzo nella sua introduzione del 1938. A proposito del «dualismo continentale e marittimo» (cioè della mancanza di obiettivi politici e militari ben definiti, verso i quali orientare la preparazione e condotta di ambedue le Forze Armate, coordinandone le strategie rispettive) riportiamo quanto D.B. scrive nel 1895 trattando della «situazione militare mediterranea» (Parte II): «la situazione militare è tanto più valutabile ed evidente [...] quanto più unitario è il compito della nazione [...] la molteplicità degli obiettivi continentali, e l'esistenza di un dualismo territoriale e marittimo [nel caso dell'Inghilterra dato dall'eccessiva estensione al momento raggiunta dai suoi possedimenti terrestri - N.d.c.] non solo sono cause di indeterminazione del problema militare, ma sono cause perturbatrici della coscienza nazionale, la cui funesta influenza sulla preparazione e durante l'esplicazione del conflitto, come dimostrò Mahan esaminando il periodo storico di Luigi XIV [nei citati Capitoli II e III dell'Influenza del potere marittimo sulla storia - N.d.c.], non è e non fu mai sufficientemente apprezzata».

Se si guarda alla storia politica e militare dell'Italia dopo il 1861 e fino ai nostri giorni, si deve constatare che a maggior ragione questo dualismo – nel nostro caso favorito dalla geografia – è stato nocivo per la politica di sicurezza dei Governi italiani.

CAPITOLO IV

IL CONFLITTO CINO-GIAPPONESE (1894-1895): ANALISI E AMMAESTRAMENTI

In apertura del capitolo l'autore indica le ragioni che lo banno indotto a rinunciare al suo iniziale intento – espresso chiaramente nel Capitolo II – di trattare la guerra di secessione americana 1861-1865. Egli premette che «era nostro desiderio rivolgere questo studio tanto al conflitto di secessione in America, quanto a quello cino-giapponese, onde esaurire in modo più completo l'importante tema del dominio contrastato e conseguito durante la guerra». Con questo D.B. non ricorda, però, che inizialmente intendeva volgere la sua attenzione in prevalenza alla guerra americana, dedicando solo «uno sguardo rapido» al conflitto orientale. Permane inoltre la contraddizione tra le sottolineature dell'importanza della guerra americana anche in questa occasione, e le affermazioni riduttive del 1901 alle quali già si è fatto cenno nella Parte I.

D.B. esamina il conflitto cino-giapponese – anch'esso non trattato dal Mahan – rifacendosi al Callwell, del quale sostanzialmente condivide i giudizi. Come del resto avviene anche per i conflitti precedenti, il suo esame non approfondisce gli ammaestramenti del conflitto sotto l'aspetto della tattica, dell'armamento e delle caratteristiche delle navi (che pure avrebbero potuto confortare parecchie delle sue precedenti affermazioni in materia, con particolare riguardo al superiore rendimento dei veloci e ben armati incrociatori giapponesi che riescono a vanificare la superiorità cinese in fatto di corazzate). Vero è, però, che la persistente fiducia di D.B. nel rostro non i viene confermata da scontri dove le protagoniste primarie sono le artiglierie navali,

nelle quali i giapponesi si dimostrano qualitativamente superiori.

Nel testo omettiamo la descrizione minuta delle forze e delle operazioni, di scarso interesse per le finalità della nostra indagine. L'esito del conflitto è scontato, dato il divario qualitativo a favore dei giapponesi sia in terra che in mare, così ben messo in luce dallo stesso D.B., Basti ricordare che subito dopo la dichiarazione di guerra (1º agosto 1894), nonostante la presenza in being della flotta cinese nel Mar Giallo l'esercito giapponese, indisturbato, riesce a sbarcare in forze in Corea sconfiggendo duramente l'esercito cinese a Pyongyang e cacciandolo dalla Corea. Dal canto suo la flotta giapponese, una volta ultimati gli sbarchi e auindi le esigenze di protezione diretta e indiretta dei convogli, il 17 settembre 1894 affronta la flotta cinese nella battaglia dello Ya-Lu e la sconfigge, costringendola a chiudersi nella base di Wei-Hai-Wei dopo aver perduto sette navi (mentre i giapponesi non ne perdono nessuna). Con la battaglia dello Ya-Lu la flotta giapponese conquista il dominio del Mar Giallo e, con esso, piena libertà d'azione sia in campo terrestre che marittimo, anche se la flotta cinese rimane superiore per tonnellaggio. L'esercito giapponese estende le operazioni dalla Corea in Manciuria, e, sbarcato nelle penisole di Liao-Tung e Shantung, investe da terra e conquista con l'appoggio della flotta

ambedue le grandi basi navali fortificate cinesi a guardia del Mar Giallo, Porth Arthur (caduta il 22 novembre 1894) e Wei-Hai-Wei (che si arrende il 12 febbraio 1895 con quello che resta della flotta cinese, alla quale gli attacchi delle torpediniere giapponesi banno inflitto ulteriori perdite). Con il trattato di pace di Shimonosaki (17 aprile 1895) il Giappone ottiene, tra l'altro, l'indipendenza della Corea, la cessione di Formosa e delle isole adiacenti alla penisola del Liao-Tung, l'apertura di altri quattro porti e di due fiumi al commercio giapponese. L'intervento moderatore delle potenze occidentali, ovviamente contrarie a un eccessivo e pericoloso ingrandimento del Giappone, salva la Cina da ulteriori concessioni.

Per altro verso, alcune considerazioni dell'autore su questo conflitto di oltre un secolo fa sono di interesse ancora attuale e rendono utile e necessario richiamare l'attenzione del lettore su alcune questioni assai dibattute nella letteratura navale del secolo XX.

Anzitutto, le tesi di D.B. sulla scarsa convenienza per il Giappone di acquisire il possesso di Formosa e delle Pescadores e, per contro, sull'errore compiuto rinunciando a Porth Arthur (base di grande importanza, che può essere difesa con un forte potere navale) derivano dal suo costante atteggiamento contrario al «dualismo terrestre-marittimo», cioè alla tendenza di nazioni eminentemente marittime ad assicurarsi il controllo di possedimenti territoriali non indispensabili e troppo estesi. Tale tendenza è da lui condannata non perché era contrario in linea di principio alle colonie, ma perché l'eccessiva preoccupazione per la salvaguardia o la conquista di territori peraltro non di importanza vitale, porta una nazione a non identificare con chiarezza e in modo univoco gli obiettivi geopolitici e geostrategici da perseguire in una data situazione, disperdendo – di conseguenza – energie utili per raggiungere i predetti obiettivi prioritari. Si tratta, insomma, di una complessa questione di equilibrio e di razionalità, sulla quale concorda con D.B. anche il Manfroni. Anche quest'ultimo autore è convinto, come D.B., che la decadenza di Venezia è dovuta al suo dualismo continentale-marittimo. Infatti «mentre tradizioni antiche la spingevano ad essere potenza coloniale, nuove ambizioni la trascinarono a conquiste territoriali in Italia; onde spesso fu costretta a trascurar le colonie per poter attendere alle guerre italiche, e colla sua smania di sempre nuovi acquisti si attirò l'odio di tutte le altre potenze italiane, e infine nei momenti di maggior pericolo, assalita ad un tempo in terraferma e nelle colonie, non potè sempre conservare la dignità sua e fu costretta a dolorosi sacrifizio (C. Manfroni, recensione a La Repubblica di Venezia dalle sue origini alla sua caduta di A. Battistella, Rivista Marittima 1897, Vol. II Fasc. V, p. 453).

Richiede alcune precisazioni anche l'affermazione di D.B. che finché il nemico dispone di una fleet in being «di qualche energia», i trasporti marittimi sono pericolosi e non debbono essere tentati «se non per suprema necessità e con la massima precauzione». La validità di questo punto di vista sembra smentita non solo dal trasporto giapponese di un grosso contingente di truppe in Corea mentre la flotta cinese era ancora intatta (quindi poteva intervenire e non era ancora stata sconfitta), ma anche dalle operazioni giapponesi dopo la battaglia dello Ya-Lu, quando la flotta cinese – ancora cospicua – era chiusa nella base di Wei-Hai-Wei. D.B., comunque, non è un sostenitore preconcetto del principio della fleet in benig, come potrebbe apparire dall'aforisma 8° in questione. In una lettera alla Rivista Marittima (1901, Vol. III Fasc. VII, pp. 71-72) dissente dal comandante Roncagli, secondo il quale «fleet in being» si traduce flotta in essere, perché «lo stato potenziale non cessa di esi-

stere quando una flotta è bloccata, ma sono paralizzate le sue qualità strategiche, nel possesso delle quali questa non è reintegrata se non col forzamento del blocco». D.B. invece traduce flotta in potenza, perché, a suo giudizio, «l'efficienza al conseguimento dell'obiettivo è la funzione assoluta d'una flotta [...]. Una flotta bloccata, non chiusa in un porto può ancora essere in potenza, mentre una squadra chiusa in modo da non poter forzare il blocco o conseguire il principale obiettivo, pur conservando tutte le altre caratteristiche dell'essere perde appunto quelle di potere, e perciò parmi che non lo stato di essere, come opina il Roncagli, ma quello di potere cessi quando la mobilità è interdetta. Una squadra bloccata può essere in potenza, ma libera potrebbe non esserlo per inettitudine al suo compito». Se ne deduce che nel caso specifico, la flotta cinese nel Mar Giallo, fosse essa bloccata o libera, si è sempre dimostrata impari al compito, sia nel giudizio dei suoi stessi ammiragli (non esce mai da Wei-Hai-Wei per affrontare la flotta giapponese) sia nel giudizio degli ammiragli giapponesi, i quali provocandola più volte a venire a battaglia, non la considerano certo in grado di svolgere il suo compito strategico fondamentale, che sarebbe stato quello di

impedire alle forze giapponesi di sbarcare in Cina.

In conclusione, se è vero quanto afferma lo stesso D.B., sull'argomento non si vede quale fondamento abbia - nel caso specifico e in generale - il citato aforisma 8°. E richiede qualche precisazione anche il giudizio di T. ROPP, secondo il quale nel 1940-1943 «con l'aiuto di aerei basati a terra [la flotta italiana] aveva protetto la penisola italiana da pericolose operazioni anfibie [...] Sessant'anni fa [cioè nel 1885 N.d.C.] gli strateghi italiani non avrebbero sognato nulla di più». (Cfr. Introduzione all'Influenza del potere marittimo sulla storia, p. 20). Questo equivale a dire che, in sostanza, il nucleo delle unità italiane maggiori rimaste in being nel 1940-1943 ha protetto il territorio italiano da attacchi o sbarchi dal mare. Ma anche ammesso che gli alleati fossero in grado di effettuare sbarchi nel Mediterraneo prima del 1943 (ciò che va escluso), questo è avvenuto non per tutta la guerra ma fino all'inizio del 1943, quando cioè la superiorità aeronavale alleata è diventata soverchiante, consentendo loro anzitutto il soffocamento definitivo del traffico con la Tunisia e poi lo sbarco in Sicilia e sul continente nell'estate 1943, nonostante la presenza di un forte nucleo intatto di grandi navi nella base di La Spezia. Va inoltre osservato che intorno al 1880 D.B. e gli altri strateghi ponevano a base dei loro studi e delle loro proposte non solo la necessità di impedire sbarchi nella penisola, ma anche quella di eliminare le teste di ponte non appena avvenuti gli sbarchi stessi. Poiché questo, nell'estate del 1943, non è più stato possibile, essi non sarebbero stati molto contenti degli sbarchi sul territorio nazionale pur verificatisi nel 1943 senza essere ostacolati, quindi banno sognato molto di più.

Da ricordare, infine, che nella valutazione delle condizioni geografiche e delle forze contrapposte D.B. conferma tutte le idee generali in proposito, da lui espresse fin dal 1878-1884: ma traendo dal conflitto degli «aforismi» fa anche talune affermazioni (come quella che «il conseguimento del dominio del mare deve essere l'obiettivo principale della flotta, senza il quale la correlazione fra gli eserciti e l'armata sarà sempre avventurosa e problematica») che non sembrano del tutto giustificate dagli avvenimenti del conflitto qui esaminato, che mal si attagliano al caso italiano e che, comunque, denotano una notevole discordanza rispetto a talune sue

precedenti tesi.

Il dominio contrastato e conseguito durante il periodo della guerra è oggetto del presente studio, svolto in modo analogo a quelli riguardanti il dominio assoluto ed il dominio inconseguito del mare.

Le modalità della lotta per il conseguimento del dominio possono essere svariatissime, e la gradazione del dominio può presentare fasi ed intensità molteplici e dissimili tanto nello spazio che nel tempo, onde assai difficile, nel caso nostro, riesce la scelta di un conflitto che corrisponda nel modo più semplice e completo ai requisiti della teorica del potere marittimo.

Come precedentemente accennammo, era nostro desiderio rivolgere questo studio tanto al conflitto di Secessione in America, quanto a quello cino-giapponese onde esaurire in modo più completo l'importante tema del dominio contrastato e conseguito durante la guerra; ma i limiti nei quali deve rimanere circoscritto questo studio ci avrebbero costretto a svolgere incompletamente e l'uno e l'altro conflitto, onde ci appigliammo al partito di esaminare solamente la lotta cino-giapponese la quale, per molte ragioni, presenta un interesse militare e marittimo non inferiore a quella di Secessione.

Grandi sono per certo gli insegnamenti che si possono derivare dal conflitto americano, sia per la modalità del contrastato dominio navale, sia per le operazioni fluviali e costiere, sia per la correlazione fra le flotte e flottiglie cogli eserciti, sia per la condotta delle operazioni territoriali, sia per il carattere dei Governi e delle popolazioni, sia per l'eccezionale situazione dei Confederati non riconosciuti dall'Europa come belligeranti, sia infine per i molti errori e le inconsulte audacie; ma non meno importanti sono gli insegnamenti che può fornire la guerra cino-giapponese, tanto più interessanti in quanto che la rinnovazione di questo conflitto rimane non solo possibile ma probabile, mentre questa probabilità deve escludersi per il conflitto americano, che rimarrà forse un grande episodio isolato nella storia marittima.

La guerra cino-giapponese è un fenomeno così nuovo, così eccezionale, così completo, che esige una analisi assai più rigorosa dei fattori di potenzialità militare e della situazione generale di quella da noi elaborata nel precedente studio sul conflitto anglo-olandese.¹

La potenza militare dei belligeranti – Le previsioni della stampa europea sulla importanza e risoluzione del conflitto orientale erano le più vaghe e le più disparate.

Le ragioni di questa divergenza ed indeterminazione della pubblica opinione in Europa emergeranno da questo studio; qui giova solamente affermare il fatto onde dimostrare la grande difficoltà delle sintesi sapienti e l'importanza di una rigorosa analisi che sia razionale fondamento ai giudizi sintetici.

La situazione geografica delle nazioni belligeranti, considerata come fattore di potenza marittima, costituisce un primo elemento di indeterminazione per chi la considera esclusivamente in relazione al conflitto cino-giapponese e non in relazione alla sua più lata influenza sulla vitalità marittima nazionale.

¹ Giudizio diverso dal precedente. Probabilmente questa guerra ha ispirato la prima opera di Callwell, visto che il generale inglese scrive che essa «dimostrò, più di qualsiasi altra nei tempi recenti, le relazioni che corrono tra le operazioni terrestri e le marittime in un conflitto tra Stati circondati dal mare».

La posizione geografica del Giappone se fu ostacolo sommo alla genesi e al rudimentale sviluppo della marineria, per la sua situazione isolata in un oceano procelloso, per l'indole della costiera, per i pericoli derivanti dalle trombe marine, dai vortici, dalle correnti, cessaya di esserlo quando lo sviluppo delle costruzioni navali permettesse d'affrontare con sicurezza la navigazione oceanica.

Il Giappone trae quindi la sua efficienza marittima dalle costruzioni moderne ed essenzialmente dal vapore, poiché anche le flotte del periodo velico avrebbero dovuto lottare contro difficoltà nautiche, derivanti dalle condizioni geografiche, assai mag-

giori di quelle che travagliarono le flotte veliche dell'Europa.²

Ouesta efficienza andrà sempre più grandeggiando, collo sviluppo economico dell'America e dell'Asia, col taglio dell'istmo di Panama, colla decadenza europea, e si può senza esitanza affermare che la posizione geografica riserba al Giappone un avvenire, forse ancora lontano, non meno prospero e potente di quello dell'Italia nel periodo remico e dell'Inghilterra nel periodo velico, quando concorrano in adeguata misura gli altri elementi della potenza marittima.3

Questo risultato non sarebbe però conseguibile se il Giappone non divenisse una potenza marittima di primo ordine, le cui flotte fossero in grado di conferire all'Impero la caratteristica di sbarramento della frontiera cinese dal 23° al 60° di latitudine. La condizione indispensabile della grandezza giapponese è la creazione di un potere marittimo che assicuri il dominio del mare non solo contro la Cina ma contro

le probabili, benché sempre poco efficienti, coalizioni marittime.

Le condizioni geografiche della Cina, considerate marittimamente, sono di gran lunga inferiori a quelle del Giappone e possono essere paragonate a quelle del Belgio, dell'Olanda rispetto a quelle dell'Inghilterra, ma questa inferiorità, nella ipotesi del conflitto cino-giapponese, si esplica in modo assai meno intenso e disastroso di

quello che abbiamo riconosciuto nel conflitto anglo-olandese.

Considerata nella sua futura efficienza mondiale, la posizione insulare del Giappone può ritenersi la più perfetta fra tutte, ma considerata rispetto alla Cina, data la situazione commerciale delle due nazioni, la legislazione internazionale, l'influenza prevaricatrice dell'Europa in Oriente, può ritenersi assai dubbia, ed in ogni caso assai limitata, la preponderanza militare derivante dalla posizione geografica; onde quella disparità di apprezzamenti in Europa che afferma una indeterminazione del problema militare.

La climatologia considerata come elemento genetico di efficienza marittima, costituisce un fattore di preponderanza giapponese. Essa contribuì ad immagazzinare nell'organismo giapponese una energia marinaresca, fisica e morale, assai più vitale di quella che condizioni più miti e meno tiranniche educarono nell'organismo cinese.

Ouali potrebbero essere queste «probabili coalizioni?» forse coalizioni europee?

² Affermazione che risente della tendenza di D.B. a sopravvalutare i riflessi della propulsione a vapore. Secondo quanto D.B. stesso ha dimostrato, il potere marittimo dipende da un complesso di fattori tra i quali quello relativo al materiale è derivato e non primario. Senza dubbio nell'incremento della potenza marittima del Giappone il vapore ha avuto una parte ragguardevole; ma la tendenza giapponese ad espandersi non è forse - più in generale - uno dei riflessi dei primi mutamenti introdotti dalla modernizzazione del Paese, con tutto quello che significa in termini marittimi?

Ouesta profezia, destinata almeno in parte ad avverarsi nonostante la dura sconfitta giapponese nel 1939-1945, conferma quanto da noi osservato nella Nota precedente. Rimane solo da chiedersi fino a che punto, oggi, la potenza economica possa sussistere senza un proporzionale potere militare e marittimo.

La costituzione fisica del Giappone presenta caratteri di potenza e di debolezza a seconda del grado di efficienza del suo potere navale ed anche a seconda della obbiettività difensiva ed offensiva.

L'Impero può considerarsi fortissimo nel suo centro e debolissimo verso l'estremità settentrionale e meridionale, tanto da lasciar temere che l'isola di Tarrakai, che appartiene geograficamente al Giappone, ed anche l'isola di Matscuma (Jesso) costituiscano una grande debolezza nel sistema difensivo verso il nord. L'isola di Formosa e le isole Pescadores, recentemente annesse all'Impero, costituiscono ancor esse una debolezza difensiva verso il sud, mentre offensivamente, appoggiate ad un potere navale di primissimo ordine, completano il colossale sbarramento della frontiera cinese. Nessun altro mezzo o sistema di difesa può rimediare a questa imperfezione fisico-geografica del Giappone, onde la questione del *sea-power* determina la condizione di essere o non essere una grande potenza mondiale.

Se difensivamente la struttura fisica è imperfetta verso le ali, nessun'altra nazione possiede una regione difensiva così perfetta e possente come quella che è costituita dal nodo delle tre grandi isole principali, Niphon, Kiu-Siu, e Sikokf.

Le condizioni topografiche ed idrografiche del bacino racchiuso fra le tre grandi isole sono difensivamente impareggiabili, e riproducono in colossali proporzioni, che nulla tolgono alla potenza militare, le condizioni defensive della nostra piazza marittima della Maddalena.

Se il Giappone non si lascierà abbagliare da miraggi che pare lo inducano a favorire posizioni periferiche, potrà crearsi, con limitata spesa, il più grande ed il più forte baluardo difensivo del mondo, dotato di eminenti caratteri offensivi e degno di una nazione che aspira al primato marittimo orientale.

Non intendiamo con ciò escludere la grande importanza che le posizioni periferiche di Nangasaki, Satzuma, Simabara, Kagosima, Usumi, Owari, Tokio, Oroxi, Mimaja, Kaki, Kanto ed altre molte possono assumere nella difensiva strategica ma bensì affermare che tali posizioni periferiche, tendenti a frazionare e disintegrare la flotta debbono essere considerate come basi eventuali e secondarie, mentre il mare interno deve concentrare tutte le energie e tutte le risorse marittime,

La struttura fisica costiera del Giappone è quindi eminentemente favorevole, forse più di quella di qualsiasi altro Stato, allo sviluppo del potere marittimo; rimane però a vedersi se l'orografia interna non torni dannosa alla perfezione costiera col favorire il dualismo continentale e marittimo interno, e col provocare la disintegrazione della unità dello Stato.

Il dualismo continentale e marittimo interno, non potendo la posizione insulare consentire il dualismo esterno, non ebbe campo di determinarsi per il passato essendo il Giappone rimasto dalle sue origini storiche uno Stato eminentemente territoriale.

La posizione insulare, la climatologia, le condizioni nautiche non consentirono per il passato una grande influenza politica alla casta marinaresca, e la inviolabilità territoria-le escluse qualsiasi efficienza della marineria nella vitalità militare della nazione.

Il dualismo non potè quindi determinarsi, né esiste: ma è assai probabile che esso venga determinandosi, collo sviluppo commerciale, colla crescente influenza politica cui mira il Governo, collo sviluppo della marineria militare, colla intensività di tutte le funzioni espansive che vanno sempre più giganteggiando nel Giappone.

Come in Inghilterra, dopo il periodo feudale, il dualismo si determinò per effetto della espansività marittima; così nel Giappone con maggiore intensità si andrà

determinando in avvenire finché non prevalga, come finì per prevalere in Inghilterra, l'interesse commerciale e l'idealità marittima su quella territoriale.

La maggiore continentalità del Giappone, la minore efficienza delle obbiettività coloniali, la preponderanza delle marinerie europee, l'improbabilità di grandi e continui conflitti navali che provocano lo sviluppo degli interessi e delle influenze marittime, lascia supporre che l'antagonismo continentale e marittimo nel Giappone debba riuscire più lungo e più intenso che in Inghilterra, a meno di una eccezionale e duratura efficienza di Stato, che la storia del Giappone non permette di considerare troppo probabile.⁵

L'unità fisica-geografica ha garantita, contro le invasioni straniere, l'unità politica

dell'Impero, la quale però fu più apparente che reale.

La storia del Giappone, da tremila anni, si riassume quasi intera nei lunghi, continui, feroci conflitti fra i grandi feudatari del regno; né la creazione del *Shogunato* per opera dell'imperatore Sui-zi verso il principio dell'êra cristiana, né la nuova organizzazione del *Samurai-Dokoro* nel 1186, né la dittatorietà del *Taico* Hideyoshi nell'ultimo ventennio del XVI secolo, valsero a frenare l'autonomia territoriale dei feudatari.

Le grandi famiglie feudali, fra cui primeggiavano, ed a vicenda prevalevano, i Fujiwara, Taira, Minamoto, Tachibana, Hejo, Ashikaga, Ota, Toyotomi, Tokugawa, Shimadsu, Otomo, Mori... esercitavano la piena ed intera sovranità, riconoscendo dal Mikado l'investitura feudale.

Solamente dopo il 1600, coll'avvento della famiglia Tokugawa allo *Shogunato*, il Giappone cessò di essere campo di lotte continue ed ebbe un periodo di pace e di riforme amministrative che già accennavano alla rinnovazione civile e militare avvenuta dopo l'abolizione del *Taicunato* e la restaurazione del potere imperiale.

Benché latenti da oltre due secoli le lotte feudali, forse sopite, non spente colla nuova costituzione dell'Impero, è necessario riconoscere che la grande territorialità e la struttura orografica, ad onta di una buona viabilità, tendono a favorire la disintegrazione nazionale. La possibilità che il feudalismo, coadiuvato dalla intolleranza religiosa, risollevi la testa dal sepolcro, lascia dubitare, che, senza una forte e duratura sovranità imperiale, l'unità politica dell'Impero non venga da interni conflitti perturbata.

Queste considerazioni. alquanto digressive, se riguardano l'avvenire del Giappone, non riguardano le condizioni di potenzialità nel conflitto che stiamo esaminando, e perciò possiamo concludere che se in avvenire il dualismo continentale e marittimo e la menomazione dell'unità dello Stato possono avere alimento dalla struttura fisica del Giappone, nelle condizioni presenti non menomavano minimamente la potenzialità militare dello Stato.

La struttura fisica della Cina non è favorevole ad un grande potere marittimo, e la marineria militare fu sempre un'appendice, una superfetazione anziché una funzione vitale dell'Impero.

[§] Il Fioravanzo annota, nel 1938: «questa supposizione non si è verificata, ma era lecita nel 1898». Le previsioni di D.B. sull'antagonismo continentale e marittimo» del Giappone e sull'improponibilità [per il Giappone] di grandi conflitti navali che provocano lo sviluppo degli interessi e delle influenze marittime» sono, in fondo, meno fallaci di quanto possa sembrare, se si considera da una parte che il Giappone è stato sconfitto nel 1941-1945 per aver troppo ampliato le conquiste territoriali, e dall'altra che la perdita di tali conquiste non gli ha impedito di diventare – dopo il 1945 – una grande potenza economica con, almeno *in fieri*, tutti gli ingredienti di un grande potere militare e marittimo, che certamente oggi ha ripreso a crescere.

La continentalità è l'essenza dello Stato. Il dualismo non è mai esistito né potrebbe esistere per inefficienza degli interessi marittimi, paragonati a quelli territoriali. La marineria di Stato fu e sarà un elemento fittizio, non animato dal soffio vitale della nazione. Essa potrebbe esistere in sé e per sé, come dicono i metafisici, ed anche elevarsi a grande potenza per effetto di una vigorosa iniziativa autocratica, ma egli è assai poco probabile che tale iniziativa si determini e perseveri nel suo intento, date le condizioni della Corte imperiale e quelle della organizzazione nazionale.

Quando pure tale improbabile iniziativa si rivelasse, la marineria non cesserebbe dall'essere un organismo fittizio e la struttura fisica costiera non favorirebbe la integrità ed il compito della flotta, poiché la sua convessità e la grande distanza che separa le posizioni costiere più importanti tendono a frazionare la flotta in reparti ed a renderli indipendenti ed autonomi, come avvenne per il passato, come avverrà indubbiamente per il futuro.

Il golfo di Pecili e quello del Liao-tung costituiscono una posizione militare marittima dotata di caratteri eminenti, benché di gran lunga inferiore al mare interno del Giappone, ma tale posizione richiede un apprestamento difensivo assai grande e dispendioso ed è assai dubbio che si possa raggiungere un conveniente equilibrio fra la base difensiva e la flotta, che dovrebbero entrambe crearsi coi milioni, per non dire coi miliardi, che il Governo non ha, per essere in grado di far fronte alle eventualità di un nuovo conflitto col Giappone.

La struttura fisica, per quanto si ritenga intangibile l'Impero celeste, è un fattore di potenzialità marittima assai più favorevole al Giappone anziché alla Cina.

Il numero della popolazione, considerato come fattore di potenza marittima, non costituisce un elemento di grande importanza nel caso del conflitto cino-giapponese, per l'eccesso di riserve vitali che le due nazioni possono utilizzare anche nel caso di un grande sviluppo delle marinerie; ma le capacità industre e marinaresca di queste riserve tende a divenire più vigorosa nel Giappone, ciò che costituisce una superiorità di efficienza marittima sulla Cina.

La posizione della capitale non determina una sensibile prevalenza; Pekino, benché disti circa duecento chilometri dal mare, è in grado di subire l'influenza marittima e di trasmettere l'energia direttiva con intensità non minore di Tokio la quale, benché giaccia sul mare, si trova eccessivamente eccentrica rispetto al teatro principale delle operazioni navali. A tale imperfezione però l'imperatore del Giappone provvide trasferendo provvisoriamente ad Hirosima la sede del Governo durante la guerra. Tale disposizione, se eliminava gl'inconvenienti della eccentricità, non poteva escludere quelli di una eccessiva vulnerabilità della sede imperiale nel caso di una prevalenza marittima della Cina o di altra nazione.

Può quindi concludersi che se Pekino è forse troppo interna, Tokio è troppo esposta all'offensiva costiera ed è troppo eccentrica rispetto al bacino principale delle operazioni perché possa affermarsi la prevalenza dell'una sull'altra.

Gli elementi costanti e immutabili del *sea-power* permettono di assegnare una leggera preponderanza al Giappone, che si andrà sempre più accentuando collo sviluppo del suo potere marittimo, ma che nelle condizioni del conflitto non poteva considerarsi un fattore di evidente superiorità sulla Cina, onde una prima ragione della disparità dei giudizi sulla efficienza marittima dei belligeranti.

Gli elementi complementari, variabili, poco coercibili della potenza militare tanto territoriali che marittimi non consentivano certamente, come vedremo, una più concreta determinazione della potenza relativa delle due nazioni.

La capacità industriale, considerata come funzione di continuità nel conflitto, era pressoché nulla in Giappone, e poco più efficiente nella Cina. Le riserve materiali della riproduzione ed anche delle grandi riparazioni del naviglio mancavano quasi completamente. Le due nazioni non erano in grado di persistere nel conflitto navale quando le forze mobilizzate dell'una fossero state distrutte o rese inservibili dall'altra in tale proporzione da escludere la continuità del conflitto per il dominio del mare.

Gli eccessi delle riserve vitali non erano quindi utilizzabili nella difesa mobile, e tale situazione doveva consigliare una difensiva prudente od una audace offensiva a seconda del piano di guerra prescelto e della situazione militare, continentale e marittima, che ne derivava.

I Cinesi prescelsero la difensiva ad ogni costo, i Giapponesi l'offensiva ad oltranza; ma se dopo i fatti è facile sentenziare, non deve escludersi che la prudente difensiva, se attivamente ed adeguatamente esplicata, potesse vantaggiosamente influire sulla risoluzione del conflitto.

L'espansività nazionale era pure una grande incognita del problema. Tanto la Cina quanto il Giappone da oltre due secoli e non avevano intrapresa una grande spedizione marittima.

La prima spedizione navale che ricordi la storia è quella dell'imperatore cinese Vu-ti, un secolo prima dell'era cristiana, compiuta con una flotta sulla quale era stata imbarcata gran parte della popolazione di Canton, per la conquista di talune provincie orientali ed assai probabilmente di Formosa.⁶

La seconda spedizione è quella dell'imperatrice Singu-Kogo, la prima donna che reggesse l'Impero giapponese contro la Corea nel 200 dell'era cristiana. L'imperatrice guidò personalmente la spedizione per la quale alcune provincie nella Corea divennero dipendenze del Giappone. È però necessario avvertire che questa guerra felicemente risolta fu determinata dalla perturbazione provocata dai Coreani in alcune provincie meridionali del Giappone, ciò che presuppone precedenti invasioni.

La terza spedizione è quella di Koublai-Kan, nipote di Gengis-Kan, divenuto imperatore della Cina, contro i Giapponesi nel 1274, con una flotta di centocinquanta navi. Questa invasione fallì per causa di una tempesta che distrusse le navi, dopo che le truppe erano sbarcate ad Imatzu, onde il corpo di spedizione fu in parte distrutto. È da notarsi che la storia giapponese narra che nella battaglia di Hakozaki i Mongoli usarono cannoni che fecero grande strage dei Giapponesi.

La quarta spedizione militare è quella compiuta dallo stesso imperatore Koublai contro il Giappone nell'anno 1281 con oltre centomila uomini, che non riuscì a prendere terra a Dazaifu ad onta della «heavy ordinance with which they bombarded the forts and slaughtered such multitude of the Japanese soldiers that the latter were unable to meet them in open contest». Una fiera maestralata distrusse gran parte della flotta, con enormi perdite di soldati, dei quali solo tremila ritornarono in Cina.

⁶ C. Cantù, Storia universale, cap. XXI (Nota di D.B.).

⁷ History of the empire of Japan, compilata da una commissione imperiale e tradotta dal Brinkley (1893- Nota di D.B.).

La quinta spedizione marittima è quella intrapresa dal Giappone contro la Corea nel 1592 durante l'impero di Goyozei per iniziativa dell'usurpatore Hideyoshi il quale, creatosi *Taico* in sostituzione del *Shogun* e dato termine al periodo delle turbolenze feudali, col soggiogare i *Daimio* al potere centrale, pensò di allontanare dal Giappone i più facinorosi intraprendendo la guerra di Corea, per la quale ottenne facilmente il consenso del Mikado.

La spedizione comprendeva centotrentamila soldati sotto il comando supremo di Ukita Hideiye, novemila marinai sotto il comando di Huki Yoshitaka, e tante erano le navi «that they seemed to cover the whole sea».

La flotta lasciò le coste del Giappone nell'aprile, sbarcò a Fusan il corpo di spedizione il quale, diviso in due eserciti autonomi comandati da Yukinaga e Kiyomasa, conquistò rapidamente la parte meridionale della Corea; ma l'intervento della Cina, la mancanza di vettovaglie dopo esaurite le risorse locali, le varie disfatte della flotta giapponese nella lotta contro la Coreana comandata da Li Shunshin, e specialmente la improvvisa morte di Hideyoshi, mentre egli già preparava una nuova spedizione onde invadere la Cina e divenirne imperatore, consigliarono di abbandonare l'impresa. Nel 1598, dopo sei anni di lotta, gli avanzi dell'esercito giapponese rientrarono in patria.

Questa guerra è specialmente importante per la grande analogia che essa presenta col conflitto del quale ci occupiamo, perché l'offensiva territoriale su due colonne fu ugualmente energica e vittoriosa, ma l'incapacità della flotta giapponese a conseguire il dominio, e le due disfatte subite nel Mare Giallo, mentre si apprestava ad appoggiare la marcia offensiva di Yukinaga verso la frontiera del Ya-lù costrinse l'esercito a retrocedere verso la costiera meridionale della Corea.

Il Callwell accenna brevemente a questa campagna (1592-1598) nella sua introduzione e conclude che il non conseguito dominio del mare «was fatal». Pure ammettendo che gli eserciti giapponesi «depended on sea-power», è pure necessario ammettere che le condizioni del conflitto territoriale nel 1592 erano sostanzialmente diverse per efficienza organica da quelle del 1894, e che la morte di Hideyoshi, l'ispiratore e preparatore dell'impresa, fu causa determinante principale della conclusione del conflitto.

Queste sono le cinque grandi operazioni continentali e marittime intraprese dalla Cina e dal Giappone, ma molte spedizioni secondarie di carattere essenzialmente corsaresco e piratico furono compiute con varia fortuna, per modo che può ritenersi che l'espansività marittima, senza essere una tensione nazionale e senza avere i caratteri potenzali di quella inglese, olandese, germanica, è però una energia diffusa allo stato di tensione latente, che solo richiede di essere organizzata e diretta per divenire, specialmente nel Giappone, una vera ed intensa funzione di potenza marittima.⁸

La popolazione costiera della Cina e del Giappone non è per ora né «drawn» né «driven to the sea», e se «Without the sea the England languished, and Holland died», non potrebbe affermarsi che lo stesso destino gravasse sulle due nazioni orientali.

⁸ Queste considerazioni sulle spedizioni marittime giapponesi e sulle cospicue energie latenti in quella Nazione conferma che non è stato solo il vapore il catalizzatore della moderna potenza marittima giapponese.

Esse vissero e possono per molti altri secoli vivere delle loro nazionali risorseº e l'esodo della popolazione cinese è piuttosto un fenomeno di disordine amministrativo e di cupidità mandarina anziché un vero ed impellente fenomeno di tensione espansiva; onde devesi concludere che l'espansività orientale non è ancora una energia che abbia raggiunto economicamente la tensione europea.

Il carattere della popolazione, considerato come elemento di potenza militare e marittima, indipendentemente dalla funzione espansiva, costituisce un fattore di grande superiorità del Giappone sulla Cina. Questa superiorità, che gli scrittori militari resero più evidente dopo il conflitto, era però affermata da tutti gli storici, i quali mentre riconoscevano nel carattere giapponese gli elementi rozzi delle guerriere virtù derivanti dalla continuità delle lotte feudali, delineavano nel carattere cinese le qualità marziali più negative.

L'Hegel, avvalorato nel suo giudizio dal Cosentino e dal Cantù" così si esprime:

«Mentre non vi ha sentimento d'onore (dovuto allo stato sociale della Cina), così vi domina la coscienza dell'avvilimento, il quale passa facilmente a coscienza di sottomissione. A tale soggezione si connette la grande immoralità dei cinesi. La coscienza della depravazione morale si scorge anche nell'esservisi dilatata tanto la religione di Fo la quale riguarda come altissimo, come assoluto, come Dio il Nulla, e posa come suprema perfezione il disprezzo della individualità».

Questo disprezzo dell'Io che è immedesimato nel cinese e lo rende disprezzatore della vita gli conferisce una specialità di coraggio considerata da molti una virtù militare.

Il disprezzo della vita che i Giapponesi hanno comune coi cinesi, ed in grado non certo inferiore, deriva da principi essenzialmente diversi ed opposti. Un altissimo e forse esagerato sentimento dell'onore personale, della propria individualità spinge il giapponese al dispregio del pericolo ed al sacrifizio della vita, l'assenza completa di questo sentimento personale provoca nel cinese i medesimi effetti. Considerato filosoficamente questo fenomeno, potrà forse porsi in dubbio la maggiore perfezione etica del Giappone, ma considerato militarmente non gli si può negare una grande superiorità.

Il disprezzo della vita nel Giapponese è un fenomeno dinamico che si estrinseca nobilmente in tutte le fasi della vita militare; nel Cinese invece è un fenomeno statico che non si manifesta dinamicamente se non quando la sua estrinsecazione diviene militarmente superflua, prevalendo prima le altre qualità negative.

Questo giudizio però riguarda essenzialmente la grande massa dei Cinesi e non è applicabile ai Mongoli ed ai Tartari che costituiscono la parte eletta, il nerbo dell'essercito imperiale, se non in quanto questi per la lunga immedesimazione cogli aborigeni hanno, per effetto dell'assorbente civiltà della Cina, perduta gran parte delle caratteristiche primitive della loro razza.

Molte altre considerazioni potrebbero addursi ad affermazioni della superiorità militare del popolo giapponese sul cinese, ma noi ci limitiamo ad aggiungere che

⁹ Questo era ed è vero per la Cina, ma nel secolo XX non è più vero per il Giappone, costretto ad espandersi anche sul mare proprio per tale insufficienza e, quindi, anche ad aprirsi ai contatti con l'Occidente.

¹⁰ Filosofia della storia di G.F. Hegel, *Storia universale* di E. Cosentino e *Storia universale* di C. Cantù (Nota di D.B.).

tutti coloro che visitarono l'Estremo Oriente prima della guerra sono concordi nell'affermare questa superiorità, la quale doveva pertanto essere considerata, anche prima del conflitto, un fattore di preponderanza militare, del Giappone sulla Cina.

Il carattere del Governo è forse la maggiore delle incognite di questo problema.

Il Mahan non ebbe occasione di esaminare nel suo studio storico europeo due forme di Governo simili a quelle della Cina e del Giappone, ed il Callwell non fa nessuno accenno all'influenza direttiva dello Stato, onde siamo costretti a dedurre dalla situazione dei due imperi quelle conclusioni che ci sembrano maggiormente probabili.

Il Governo del Giappone dopo la restaurazione imperiale del 1867, aveva grado grado preparato il paese al passaggio dal sistema puramente feudale a quello nominalmente costituzionale, ma questa evoluzione benché energicamente diretta dal Sovrano, coadiuvato dalla Corte e dal Consiglio Imperiale, e specialmente dal Principe Arisugawa-Yoshihito, non aveva potuto compiersi senza grande spargimento di sangue per le Rivoluzioni di Sagá, Hagi, Kumamoto, Kagoshima dal 1874 al 1876, né senza superare altre grandi difficoltà.

Benché il sistema feudale fosse stato risolutamente abolito, la trasformazione era ben lungi dall'esser completa, poiché il feudalismo era troppo radicato in tutto l'Impero. Le condizioni interne dei grandi feudi erano presso a poco uguali a quelle del periodo precedente."

La costituzione largita nel 1889, ed elaborata con grande sapienza dal conte Ito Hirobumi. è certo una delle migliori che si conoscono per lo stabile equilibrio che essa sancisce fra l'autorità imperiale, che regna e governa, l'oligarchia che esercita le sue prerogative in forza del diritto ereditario, il popolo che partecipa al Governo in forza della sua funzione elettiva; ma la sapiente costituzione, arditamente e spontaneamente concessa dall'attuale imperatore Mutsu-Hito non sarà essa troppo elevata per le condizioni civili e sociali della nazione?

La sobrietà, l'operosità, la rettitudine e l'intelligenza del popolo giapponese – dice il Berchet¹² – ci affidano che andrà incontro con fortuna alle nuove prove, ed il grande prestigio del principio di autorità sarà una efficace salvaguardia al degenerare del sistema parlamentare, cui assistiamo nel mondo civile. Ma questo convincimento se poteva riferirsi ad un futuro più o meno remoto, non poteva certo riferirsi ad un futuro così prossimo al nuovo ordinamento politico, poiché il periodo di cinque anni (1889-1894) era troppo breve per l'immensa trasformazione che il passaggio dal sistema feudale a quello costituzionale richiedeva, e di fronte alla nuova situazione creata dal conflitto militare, quel breve periodo di transizione poteva giudicarsi piuttosto un male che un bene.

È nostro convincimento che i meravigliosi risultati militari del conflitto non derivarono dal nuovo ordine politico, ma bensì dalla restaurazione imperiale la quale, integrando in un solo potere tutte le energie dell'ordine antico, le indirizzava ad un unico fine nazionale, indipendentemente da qualsiasi efficienza del nuovo ordinamento costituzionale dello Stato.

[&]quot; The Japan Weekly Mail, 26 gennaio 1895 (nota di D.B.).

¹² G. Berchet, La costituzione del Giappone (1889 - Nota di D.B.).

Ma la potestà imperiale era essa in grado, dopo molti secoli di letargia militare, di mantenere strette in un fascio le energie secolarmente repulsive e di convergerle tutte al conseguimento di una grande idealità nazionale?

La famiglia imperiale aveva dato prove durante il conflitto col Shogunato di

grandi doti della mente e dell'animo, ma non si deve dimenticare:

1º che a quel conflitto fu spinta dal partito antistraniero il quale, in odio alle tendenze anti-nazionali dello Shogunato, invocava fino dal 1750 l'intervento della potestà imperiale;

2º che la Corte del Mikado ed in special modo l'imperatore Komei (1847-1867) ed il principe Arisugawa erano avversi alle novazioni, e che lo stesso Imperatore aveva negato l'approvazione ai trattati conclusi dal Shogun colle potenze straniere;

3° che i grandi feudatari di Satsuma, di Owari, di Echizen, di Geishu, di Choshu, di Tosa... i quali colle loro truppe costituirono l'esercito, che sotto il comando del principe Arisugawa restaurò l'Impero, non intendevano certo che da tale restaurazione dovesse derivare l'abolizione del sistema feudale;

4º che il malcontento per il nuovo indirizzo favorevole agli stranieri dato dal nuovo imperatore Mutsu-Hito aveva menomato nell'interno il prestigio della potestà imperiale, ed il partito nazionale, politico e religioso, afforzato da quello dei Tokugawa, poteva rialzare il capo quando complicazioni internazionali gliene porgessero opportuna occasione;

5° che il principe Mutsu-Hito non aveva preso, perché troppo giovane¹³, parte direttiva alla lotta contro lo *Shogunato*, e perciò la sua personale influenza nel nuovo

conflitto rimaneva ancora un'incognita.

Queste ed altre molte ragioni, che per brevità tralasciamo, rendevano assai difficile l'apprezzamento della efficienza del Governo nel conflitto, mentre appariva evidente che soltanto una possente direttività imperiale poteva convergere le energie dello Stato e della nazione alla vittoriosità nel conflitto.

Se era difficile l'apprezzamento della direttività imperiale e della efficienza del Governo giapponese, non certo più facile era l'apprezzamento della potestà imperiale e del Governo della Cina.

Il nuovo Imperatore, raggiunta la maggiore età, era salito al trono nel 1889.

Il Governo era stato esercitato dalla reggenza materna, ed è storicamente noto come le Imperatrici si siano sempre dimostrate assai inferiori, moralmente ed intellettualmente, agli Imperatori, che, fatte rare eccezioni, furono ornati dalle più grandi virtù.

Questo fatto dipende dalla grande severità e dall'assidua cura colla quale vengono educati i principi imperiali, mentre negletta e frivola è l'educazione femminile.

Quando si consideri che in Cina la sola personalità volitiva è quella dell'Imperatore nel quale s'integra tutta la incoscienza collettiva dei Cinesi, devesi concludere che l'efficienza dello Stato, specialmente in un grande conflitto, deriva da quella imperiale.

Benché nulla si potesse affermare per la giovanissima età dell'Imperatore¹¹, pure per gli insegnamenti storici era logico supporre che la volontà imperiale presa negli

¹⁵ L'Imperatore Mutsu-Hito, nato il 3 novembre 1852, assunse il trono il 27 agosto 1867 per l'improvvisa morte del padre (Nota di D.B.).

[&]quot;Tsai-Tien, nato il 2 agosto 1872, salito al trono col nome di Luangt su nel gennaio 1875 sotto la tutela della madre, regnò da solo dal 4 marzo 1889 (Nota di D.B.).

ingranaggi del *Tsung-li Yamen*, dei vicerè, dei mandarini civili e militari, dei censori trovasse difficilmente un libero varco alla sua sovranità.

I soli Imperatori che esercitassero una personale e risolutiva influenza nel Governo furono, con rarissime eccezioni, i primi Imperatori delle successive dinastie, i quali o per ragione di conquista o per effetto di ribellione portavano nella direttività dello Stato tutta l'efficienza della loro individualità.

Coll'affermarsi delle dinastie, colla immedesimazione, per non dire assorbimento, delle razze conquistatrici con quelle preesistenti, col cessare dello stato di tensione guerriera, tutte le energie, non esclusa quella imperiale, si dissolvevano nella letargica immutabilità della civilizzazione cinese.¹⁵

A questa legge di gravitazione cinese, soggiacquero le ventidue dinastie imperiali, e quantunque la dinastia tartara degli Tsing, attualmente regnante, sia stata una delle più energiche, era assai difficile che il nuovo Imperatore, giovanissimo, dopo un lungo periodo di governo e di demoralizzazione, riuscisse a riafferrare nelle sue mani la direttività dello Stato.

Quando si consideri che la direttività della politica internazionale era stata assunta dal principe Kung e per esso da Yu-Keng suo confidente intimo, e che la direttività militare, quantunque prerogativa del *Tsung-li Yamen*, era in fatto esercitata da Li-Hung Chang, vicerè del Pecili, il quale era diventato, per così dire, lo *Shogun* della Cina, si giungerà facilmente al convincimento che la potestà imperiale, poco su poco giù, era analoga a quella del Mikado, prima della restaurazione, ed a quella del Doge di Venezia, che solo per effetto di grandi iniziative giungeva a riconquistare la direttività dello Stato.

La vera personalità imperante nella Cina, regione centrale ed orientale, era quella del vicerè del Pecili.

A lui era dovuta la creazione della flotta, degli arsenali e delle piazze di Chefoo, di P. Arthur e di Wei-Hai-Wei, il rinnovato armamento delle truppe, nelle quali faccende aveva accumulata una sostanza di oltre seicento milioni che gli permetteva di esercitare una enorme influenza.

Egli era per intelligenza, sapere, vigoria, il solo uomo di Stato capace di assumere efficacemente, per quanto lo concedevano le condizioni dell'Impero, la direttività del Governo; ma l'invidia dei grandi dignitari, il sospetto della Corte imperiale, ed il funesto andamento che assumeva la guerra fino dal principio delle ostilità e che gli si imputava da tutti, impedivano l'avvento della sua personalità, mentre non bastavano ad escluderla completamente, come non bastarono le sommosse, gli attentati e la stessa volontà imperiale che intendeva di sostituire al Li-Hung il Liu-Kun-Yi quando l'offensiva dei Giapponesi sopra Pekino pareva imminente.

Risulta quindi, da queste sommarie considerazioni, che assai scarsa era la probabilità di una energica direttiva politica e militare, e che soltanto una vigorosa iniziativa del giovane Imperatore poteva dare ad un Governo di corruzione e di scoesione quella unità indispensabile ad una vittoriosa e rapida risoluzione del conflitto.

¹⁵ C. Cantù, Storia universale, cap. XIV (Nota di D.B.).

Mentre adunque oggidì sarebbe assai facile presagire la vigorosa direttività della Germania e della Russia¹⁶ in un conflitto, era assai difficile apprezzare quella dei due imperi orientali onde, per ragioni diverse ma ugualmente determinanti, il carattere del Governo e la sua efficienza nella guerra costituivano militarmente, tanto in Cina che in Giappone, delle incognite da cui dipendeva essenzialmente la risoluzione del conflitto.

La civiltà, considerata come fattore di potenza militare, presentava caratteri così opposti e divergenti, in Cina e Giappone, da lasciar supporre che la sua influenza nella guerra dovesse riuscire grandissima.

Non è nostra intenzione addentrarci nell'esame filosofico delle due civiltà, e perciò ci limiteremo, dopo quanto già esponemmo circa il carattere delle popolazioni e dei governi, alle considerazioni seguenti:

1º Il fondamento religioso delle due civiltà era pressoché eguale, ma il fondamento intellettuale e morale era sostanzialmente diverso;

2º In Cina l'intellettualità esclusiva era la base dell' organismo civile. La selezione si esplicava per gradualità di concorsi, ma non per effetto di elettività, onde l'intellettualità sola e non le altre funzioni della individualità costituenti il carattere era la forza viva dell'Impero;

3º L'intellettualità, in luogo delle caste, stratificava la Cina. Le altre energie individuali non potevano alterare la stratificazione sociale. La mancanza di ereditarietà civile spingeva i funzionari del Governo, monopolizzatori dello Stato, a sùbiti ed illeciti guadagni, ad onta delle severe leggi e del vigile censorato. Benché socialmente quasi perfette, l'organizzazione civile era inevitabilmente spinta alla corruzione ed alla depravazione;

4º Nel Giappone le energie morali, per effetto della ereditarietà castale, prevalevano ancora su quelle intellettuali. La selezione intellettuale, si esercitava in limiti molto ristretti, mentre l'elettività sconosciuta alla Cina, tendeva a divenire la funzione preponderante, quantunque nelle elezioni del 1890 avesse dimostrato una iniziativa ed indipendenza debolissima;

5º La civiltà della Cina era millenaria, immutabile, sistematica, dottrinaria, avversa ad ogni innovazione scientifica e sociale; quella del Giappone era appena incipiente, tuttavia il sordo contrasto colla antica, era piuttosto allo stato di germinazione che di produzione fruttifera, di squilibrio anziché di stabilità, era piuttosto una intonacatura anziché una salda struttura nazionale, della cui efficienza era assai difficile prevedere gli effetti;

6º La civiltà della Cina aveva fatto assai cattiva prova nelle lotte contro gl'Inglesi del 1839-42-60 e contro i Francesi nella recente guerra del Tonkino, ma la

¹⁶ Secondo il Fioravanzo (1938) per la Russia, sconfitta dal Giappone nella guerra in Estremo Oriente del 1904-1905, questa previsione si è dimostrata sbagliata. Dopo le due guerre mondiali del XX secolo (ambedue perdute dalla Germania), D.B. ha torto anche per la Germania? A noi sembra che non abbia del tutto torto, per nessuna di queste due grandi Nazioni. In ambedue le guerre del XX secolo la Germania, pur sconfitta, ha dimostrato una «vigorosa lanche se poco geniale - N.d.c.] direttività», e la Russia dopo tutto ha pur vinto nella guerra 1941-1945 contro la Germania, espandendosi pericolosamente verso Ovest e dando corpo al vecchio «pericolo slavo», tanto temuto da D.B. Per ambedue queste grandi realtà e non solo per la Germania, nulla oggi (1995) autorizza a prevedere una decadenza, al di là di crisi temporanee.

civiltà del Giappone era vergine di ogni conflitto, e perciò ogni previsione intempestiva se non impossibile. Ciò non per tanto le previsioni fiorivano tropicalmente¹⁷; però è doveroso osservare che esse erano generalmente più favorevoli alla Cina che al Giappone.

L'Europa burlava (sneereg), dice il Callwell (il cui apprezzamento integra specialmente quello britannico), le progressive tendenze di uno stato rinomato fino allora principalmente per la sua pittoresca barbarie. La sua subitanea civilizzazione era considerata una superficiale intarsiatura.

La civiltà era quindi un'altra incognita la quale, unitamente a quella del carattere del Governo, complicava il problema della prevedibilità.

Le *forze militari*, per la eccezionalità del conflitto, meritano di essere quantitativamente e qualitativamente considerate.

I dati che si riferiscono a questo argomento, e che si ricavano dalle pubblicazioni cinesi e giapponesi, accennate, nel corso di questo studio, sono quasi sempre diversi, e le differenze sono talora eccessive, onde ci siamo specialmente attenuti alla statistica dell'Aveta¹⁸ ed a quella dell'Eastlake and Yoshi-Aki¹⁹ cercando di conciliare le divergenze colle più attendibili informazioni dedotte dal *North China Daily News, The Shanghai Mercury, The Japan weekly Mail, The New York World*, senza avere perciò la certezza di non essere caduti in grossolani apprezzamenti.

Il carattere della guerra, marittima per eccellenza, richiede una speciale precisione nell'analisi delle forze navali, e perciò inizieremo questo breve esame tentando di valutare approssimativamente l'efficienza strategica e tattica delle sue flotte.

La flotta cinese, per ragioni organiche, era ripartita in quattro Squadre: del Pecili, Fou-Cheu, Canton e Shanghai, quasi indipendenti l'una dall'altra, ed amministrate separatamente dai vicerè, gelosissimi della loro autocrazia locale.

La flotta giapponese, benché divisa in quattro squadre assegnate ai dipartimenti di Yokoama, Yokusaka, Sasebo e Kuze, costituiva organicamente una sola marineria dipendente dal Governo centrale, donde una prima ragione di superiorità della flotta giapponese su quella cinese.²⁰

La costituzione delle due marinerie da guerra, tenendo conto di quelle sole navi che per effetto di caratteri strategici e tattici rappresentano un valore militare effettivo, trascurando le corvette, le cannoniere, gli avvisi-trasporto, le navi-scuola, i yachts e le carcasse da museo che potevano utilizzarsi per trasporto di truppe e materiali, per la difesa localizzata ecc., può essere con sufficiente approssimazione concretata nei due specchietti che seguono:

¹⁷ Il Fioravanzo annota: «curiosa espressione, per dire che fiorivano abbondantemente». In effetti, lo stile di D.B. è, spesso, ricercato e troppo elaborato.

¹⁸ F. Aveta, *Studio analitico comparativo sulla guerra cino-giapponese*, «Rivista Militare» giugno-dicembre 1897 (Nota di D.B.).

¹⁹ A bistory of the war between China and Japan (Nota di D.B.).

²⁰ Si noti la piena adesione di D.B. al principio della massa e quindi dell'unità operativa della flotta (che Mahan riprende, a sua volta, da Jomini).

Flotta della Cina

CARATTERISTICA DELLE NAVI	N.	VELOCITÀ	DISLOC.	DISLOC.
		Thinks	MEDIO	TOTALE
Corazzate a ridotto (0,35) con torri in barbetta (0,30)	2	da 12 a 14	7500	15000
Corazzate al galleggiamento (0,24), alle torri (0,20)	2	da 15 a 16	3000	6000
Incrociatori protetti con ponte corazzato da 7 a 10 cm	9	da 15 a 18	2200	19800
Incrociatori indifesi da 1300 a 2500 tonn.	6	da 13 a 15	2000	12000
Incrociatori torpedinieri protetti con ponte (0,25)	3	da 17 a 8	1000	3000
Cannoniere corazzate al galleggiamento (0,20)	2	da 9 a 10	2500	5000
Torpediniere d'alto mare	10	da 18 a 22	100	1000
Torpediniere costiere	16	da 16 a 20	25	400
TOTALE	50	 		62200

La flotta combattente della Cina era quindi costituita da circa cinquanta navi con un dislocamento totale di circa 62000 tonnellate, della quale forza circa la metà era assegnata alla squadra del Pecili, e l'altra metà ripartita fra le altre squadre, cui erano in maggiore proporzione assegnati i non valori combattenti.

Flotta del Giappone

CARATTERISTICA DELLE NAVI	N.	VELOCITÀ	CARB. IN TONN.	DISLOC. MEDIO	DISLOC.
Corazzate a torri (0,40), con ponte corazzato (0,05)	3	da 17 a 18	400	4300	12900
Fregata corazzata a batteria (0,20), galleggiamento (0,22)	ĺ	13	350	3700	3700
Incrociatore corazzato al galleggiamento (0,12), a ponte (0,025)	1	19	350	2500	2500
Incrociatori corazzati al galleggiamento (0,09)	2	da 13 a 14	350	2200	4400
Incrociatore rapidissimo protetto con ponte (0,12)	1	da 22 a 23	1000	4000	4000

TOTALE	35				50750
Torpediniere	18	20	-	50	900
Avviso torpediniere	1	19	-	150	150
Corvette in acciaio con paratie stagne indifese	2	da 15 a 18	300	1700	3400
Incrociatori improtetti	2	da 17 a 18	250	1800	3600
Incrociatori protetti con ponte (0,076)	4	da 18 a 19	800	3800	15200

Se non si tiene conto delle torpediniere, le quali rappresentano un elemento eccezionale di efficienza, risulta che la flotta cinese numerava ventiquattro navi di 60.000 tonn. e quella giapponese diciassette, di uno spostamento [cioè dislocamento - N.d.c.] complessivo di circa 50.000 tonnellate. La superiorità numerica della flotta cinese era però menomata dalla difficoltà di riunire ed utilizzare efficacemente nel principale teatro di operazione tutte le navi combattenti delle quattro squadre, a meno di una eccezionale energia direttiva onde poteva presagirsi, che, data l'unità di azione della flotta giapponese, questa si sarebbe trovata prevalente se non per numero, certo per efficienza di tonnellaggi che, data la precedente costituzione delle armate, misurava con approssimazione pratica l'efficienza militare.

La potenza offensiva dell'artiglieria, escludendo quella dei siluri pressoché eguale ed egualmente inefficace, era favorevole ai Giapponesi per le ragioni che l'Avallo-

ne e l'Acton hanno addotte in due pregevoli loro studi.21

Si può in massima ritenere che l'artiglieria dei Cinesi preponderasse per i grossi calibri, per le mitragliatrici, e per la più protetta istallazione, e che quella dei Giapponesi preponderasse per numero ed efficienza dei calibri medi e dei cannoni a tiro rapido, per le maggiori velocità iniziali, per la somma complessiva dei dinamodi, per la maggiore uniformità ed il minor numero dei calibri, che sulla flotta cinese erano undici, cioè 30c, 21c, 19c, 15c, 12c, 10c, 10pi, 9pi, 8pi, 6pi, 4pi, mentre sulla flotta giapponese non erano che cinque, cioè 32c, 24c, 17c, 15c, 12c, ciò che costituisce in servizio un enorme vantaggio.²²

La potenza relativa delle due flotte poteva quindi approssimativamente stimarsi in base alle seguenti caratteristiche generali.

La flotta cinese poteva considerarsi preponderante:

1° Per il numero delle navi, se tutte utilizzate nel teatro d'operazione;

2º Per efficienza qualitativa delle due corazzate maggiori, data e non concessa, a parità di tonnellaggio, la superiorità del tipo sul numero delle navi;

3º La maggiore efficacia difensiva verticale ed orizzontale della corazzatura.

La flotta giapponese poteva considerarsi preponderante:

1º Per la integrità organica non menomata da indipendenza di reparti e rivalità di capi;

" c = centimetri; pi = pollici.

²¹ C. Avallone, *La battaglia navale di Ya-Lu*, «Rivista Marittima» dicembre 1894; A. Acton, Considerazioni sulla battaglia navale di Ya-Lu, novembre 1894 (Nota di D.B.).

- 2º Per la maggiore velocità, quando fosse utilizzata con una provvida ripartizione delle navi;
- 3º Per la maggiore capacità nautica ed autonomia dovute a dislocamenti ed a carbonili maggiori;
- 4º Potenza dinamometrica dell'artiglieria, grande preponderanza del tiro e del caricamento rapido, superiorità del munizionamento e del servizio.²⁵

Può quindi concludersi che la flotta militare della Cina se tutta efficacemente impiegata, non poteva giudicarsi inferiore a quella del Giappone, benché avesse caratteri strategici inferiori, per il compito difensivo e quasi localizzato al mare Giallo che l'indole del conflitto, secondo tutte le probabilità, le avrebbe assegnato.

Il Giappone, creandosi una flotta dotata di eminenti caratteri strategici ed uniformi, aveva sapientemente provveduto al suo compito offensivo, onde l'equivalenza approssimativa delle due flotte lasciava presupporre la preponderanza di quella la cui efficienza direttiva fosse stata più energica e sapiente.

Gli ammiragli Ting ed Ito, assunti al comando supremo, non avevano precedenti militari che consentissero apprezzamenti concreti, erano uomini nuovi dei quali, se non potevano ignorarsi le eminenti qualità intellettuali, si ignoravano però le attitudini alla suprema direttività.

Le precedenti considerazioni permettono di concludere che data la sufficiente preparazione difensiva del teatro principale delle operazioni, che data la possibilità di creare sulla costiera occidentale della Corea una o più basi marittime eventuali a complemento di P. Arthur e di Wei haihai-wei, dato il compito e la sufficiente attitudine difensiva della flotta cinese, era da ritenersi che il dominio del mare sarebbe stato vigorosamente contrastato, e che difficilmente i Giapponesi avrebbero conseguito l'assoluto dominio, indispensabile alla rapida risoluzione del conflitto continentale, a meno di quelle imprevidibilità che dominano la guerra e che la situazione generale marittima non consentiva di presagire.

Le forze territoriali qualitativamente e quantitativamente presentavano differenze e sproporzioni enormi e sostanziali.

La Cina aveva in più di una occasione riunito sotto gli imperatori Vu-ti ed O-ti contro gli Jung-nu, Yong-ti contro il Tonkino ed il Siam, Wu-Sung contro i Tibetani ed i Turchi, oltre trecentomila soldati in uno stesso teatro di guerra, e l'intero esercito cinese disperso nel vasto Impero ed alla guardia della gran muraglia e dei confini era raramente disceso, se non per malversazione dei mandarini, al disotto di un milione di uomini, che era per tradizione la forza organica permanente dell'Impero, anche quando la popolazione non era che la metà od i due terzi dell'attuale.

Nulla si opponeva storicamente ed organicamente alla possibilità di concentrare, nel teatro del Pecili, per essere impiegato in Corea e Manciuria, un esercito di oltre due o trecento mila soldati.

³⁰ Questa valutazione di D.B. è assai equilibrata e riconosce nelle artiglierie e nella qualità del personale e della leadership i punti di forza decisivi della flotta giapponese. Non del tutto esatto l'accenno del Callwell (p. 305), secondo il quale -la flotta cinese aveva dato la preferenza alle grandi corazzate, la giapponese agli incrociatori rapidissimi e poderosamente armati». Non era questa la differenza che più ha avuto peso.

La forza organica permanente dell'Impero è costituita dalle tre grandi milizie seguenti:

1º Milizie della Manciuria		230.000	
2° » C	inesi	830.000	
3° » T	ibetane	182.000	

Ciò che costituisce un totale di 1.242.000 uomini, dei quali circa 180.000, comprendendovi tutti i reparti delle varie milizie cinesi, mongole, tibetane, sono o dovrebbero essere dislocate nel Pecili.

È ben vero che per effetto della malversazione amministrativa difficilmente l'effettivo raggiunge la metà della forza portata sui quadri, ma per quante riduzioni si vogliano ammettere la Cina era pur sempre in grado di concentrare nel teatro delle operazioni una massa eccessivamente soverchiante l'esercito che il Giappone poteva mobilitare per una invasione marittima.

Abolito nel 1874 il monopolio dei Samurai, le forze del Giappone dopo l'organizzazione del 1875 sul sistema europeo erano costituite da tre classi sotto le armi, quattro classi nella prima riserva, cinque nella seconda ed otto nella territoriale e tre precedenti la chiamata.

L'organico dell'esercito comprendeva la guardia imperiale e sei divisioni che sul piede di pace raggiungono una forza media di 8500 uomini, che forma un totale di circa 60.000 soldati, cui aggiungendo l'artiglieria da fortezza ed i servizi complementari si raggiunge un massimo di 140.000 uomini sotto le armi.

Sul piede di guerra questa forza è accresciuta dai riservisti di prima categoria sommanti ad 80.000 uomini circa. Il Giappone non aveva milizia mobile organizzata e la milizia territoriale non esisteva che nominalmente, essendo essa stata istituita colla ordinanza imperiale del 25 gennaio 1895.

La forza realmente mobilizzabile si riduce quindi ad un massimo di 140.000 uomini, per i quali è dubbio che esistesse il completo armamento.

L'inquadramento dei riservisti si faceva portando i battaglioni al loro effettivo di 800 uomini e raddoppiando i reggimenti di ogni brigata, per modo che ogni divisione sul piede effettivo di guerra comprendeva:

1º Due brigate di quattro reggimenti ciascuna su tre battaglioni di quattro compagnie, formanti una forza complessiva di circa 19.000 uomini;

2º Reggimento di artiglieria, su due brigate di sei batterie a sei pezzi, delle quali due di montagna. Alcune brigate avevano un complemento di altre tre batterie, per modo che l'effettivo totale era di sessantasei pezzi da campagna e ventiquattro da montagna con 1200 uomini e circa 400 cavalli;

3º Il reggimento di cavalleria, su due divisioni di tre squadroni ciascuna, formante un totale massimo di 1000 cavalli:

4º Brigata del genio su quattro compagnie della forza complessiva di circa 800 uomini;

5º Servizi complementari, treno, parchi, intendenza ecc., con circa 1000 uomini e 400 cavalli.

La forza massima totale di una divisione sul piede di guerra era quindi di 22.800 uomini, 90 pezzi d'artiglieria e 1800 cavalli.

L'organico di una divisione giapponese era quindi corrispondente ad un dipresso a quello di un corpo di esercito europeo con una forza media fra il corpo

d'esercito e la divisione, non avendo il Giappone unità organiche superiori a quella divisionale.

È però da notarsi che due dei quattro reggimenti che costituivano le brigate erano solamente aggregati e formavano le brigate provinciali, specie di milizia mobile, che non formava parte integrale delle divisioni all'atto della mobilitazione.

Il totale complessivo dell'esercito di prima linea sul piede di guerra, considerando che la divisione della guardia imperiale non veniva sensibilmente accresciuta, risulterebbe di 140.000 uomini, ciò che corrisponde appunto agli 80.000 riservisti di prima categoria incorporati coi 60.000 del piede di pace.

Quanta parte di queste forze poteva essere impiegata in una spedizione marittima, ed impegnata in un conflitto che non escludeva la possibilità di un disastro navale e di una offensiva nemica?

Anche non tenendo conto delle difficili condizioni finanziarie in cui versava il Giappone, della incompleta preparazione dell'esercito, della grande deficienza di cavalli, ecc., considerando soltanto la situazione militare, si può affermare che soltanto la metà dell'esercito di prima linea, provveduta di tutti i servizi, poteva logicamente e saggiamente essere destinata alla invasione marittima.

La forza di cui poteva razionalmente disporre il Giappone nel periodo iniziale del conflitto, prima che importanti avvenimenti modificassero la situazione militare, non poteva né doveva eccedere i sessantamila uomini, quando si considerino le enormi difficoltà di una spedizione oceanica, del vettovagliamento in paese povero e della presenza di una flotta potente.

Più che ardimento, temerità non più rinnovata dopo Alessandro il Grande fu quella del Giappone; ma quale fondata speranza lo confortava nel tentare l'impresa?

La superiorità dell'organizzazione, della direttività, della forza morale aveva essa un saldo fondamento?

Abbiamo già esaminato di volo la probabile efficienza della direttività e della forza morale, vedremo ora se l'organizzazione militare poteva equilibrare l'enorme sproporzione quantitativa degli eserciti, poiché giudicammo quasi equipotenti nel loro speciale compito, difensivo per la Cina, offensivo per il Giappone, le flotte mobilizzabili delle due nazioni.

Qualitativamente l'esercito della Cina presentava ad evidenza i seguenti difetti che si sarebbero fatti più intensi durante un poco fortunato conflitto:

1º Mancanza di grandi unità tattiche ed organiche dell'esercito e quindi imperfezione di direttività:

2º Mancanza di solidarietà fra i varî eserciti, i cui generali si consideravano autonomi e le cui truppe non avevano omogeneità di carattere e di armamento;

3º Insufficienza di preparazione generale alla guerra, che rendeva impossibile la mobilitazione ordinata e rapida dell'esercito;

4º Mancanza di addestramento tattico e logistico, non essendo in uso le finte manovre, ma solo quella di piazza d'armi e qualche esercizio al campo di tiro;

5º Deficienza di individualità, combattività, aggressività nel soldato, ciò che rendeva le truppe inerti, passive e facili allo scoraggiamento ed al panico;

6º Eccessiva eterogeneità di armamento della fanteria, provveduta parzialmente di Martini, Schneider, Mauser, Remington, Winchester, Enfield, acquistati dai governi europei nei loro ricambi di armamento o da industriali che specularono coi mandarini sulla cattiva qualità delle armi;

7º Insufficienza quantitativa dell'artiglieria, della quale pochi vicereami erano provveduti; e pessimo impiego tattico di quest'arma che manovrava a capriccio ed alla spicciolata indipendentemente dalle altre armi;

8º Pessimo e quasi inservibile munizionamento, avariata la polvere, sostituito al bossolo di rame, per malversazione, quello di piombo che danneggiava l'anima dei cannoni e dei fucili, togliendo ai soldati ogni fiducia nelle armi e provocando i disastrosi effetti del panico.

Benché adunque il soldato cinese, per forza fisica, resistenza, temperanza, sangue freddo, obbedienza, potesse considerarsi un mediocre, se non buono, strumento di guerra, per le cause sopraenunciate esso tendeva a divenire rapidamente un elemento di disordine, d'indisciplina, di dissoluzione di ogni compagine militare.

L'ordine di mobilitazione recentemente trasmesso ad ogni dipartimento militare²⁴ ha dimostrato «how utterly undisciplined are the ordinary troops. There is little esprit de corps. The General here when ordered to muster his men and march, committed suicide. Utter despair or death by decapitation are the fate of the braves. Mobocracy seems to be the only principle of mobilisation»²⁵

Questo stato di disorganizzazione e di impreparazione non avrebbe dovuto essere ignorato; siccome però ciascuno per conto suo aveva interesse a mascherarlo, così era certo difficile, tanto per i Cinesi come per gli stranieri, valutare approssimativamente l'efficienza organica e morale dell'esercito, prevedere che alle armi a retrocarica si sarebbero preferiti i yingall (fucili ad avancarica serviti da due uomini) e che eserciti interi si sarebbero dati alla fuga senza avere combattuto.

Vi erano uomini di maturo giudizio, di larga esperienza e di intima conoscenza del paese, dice Callwell, i quali nutrivano una convinzione quasi superstiziosa nella capacità combattente della Cina.

Era quindi necessario che i giapponesi conoscessero molto bene l'organizzazione cinese per presumere una loro grande superiorità organica e morale che compensasse la sproporzione quantitativa delle truppe, senza di che l'impresa sarebbe stata più asinità che follia.

Ma questa presunta superiorità qualitativa non poteva essa essere più apparente che reale?

Il Callwell afferma che «the military and naval strength of Japan was not held in high esteem. The ambitious race which gave extravagant orders for naval and military armaments to the great private arsenals of the west, and which framed its army organisation on the German model, was ridiculed for aping methods incompatible with its social system and its institutions. ²⁶.

²¹ Sheni, Correspondence of North-China, in «Daily News», (Nota di D.B.).

A Traduzione: «come le truppe dell'esercito permanente fossero totalmente indisciplinate. Mancava lo spirito di corpo. Per un generale, ordinare alle truppe di radunarsi e di marciare era come decidere di suicidarsi. La scomparsa o la decapitazione era il destino dei valorosi. Il solo principio per la mobilitazione sembrava l'approvazione dal basso».

³⁶ Traduzione: «la forza militare e navale del Giappone [prima della guerra] era assai poco tenuta in considerazione. [Gli Europei] ridevano di questa ambiziosa razza per le sue strane ordinazioni di armamenti navali e terrestri alle grandi fabbriche private europee e per i tentativi di organizzare l'esercito secondo il modello tedesco, ritenuti uno scimmiottamento di sistemi non compatibili con il sistema sociale e le istituzioni nipponiche».

Non mancavano però apprezzamenti entusiasti, e noi crediamo che i Giapponesi potessero, senza nazionali illusioni, fare assegnamento sui seguenti fattori di qualitativa superiorità:

1º Efficienza direttiva, rappresentata – più che dall'Imperatore – dal Principe Arisugawa, alla cui iniziativa erano in gran parte, se non esclusivamente, dovute le riforme politiche e militari, come lo afferma l'Imperatore stesso nel suo messaggio di condoglianza del 18 febbraio 1895;

2º Unità organica dell'esercito e conveniente costituzione delle unità tattiche, tenuto conto dell'eccesso di fanteria e delle difficoltà finanziarie dipendenti dalla trasformazione politica e militare dello Stato.

3º Bontà ed uniformità di armamento della fanteria coi fucili a ripetizione Murata e dell'artiglieria coi bronzo-fosforosi da 75 mm. tipo italiano per l'esercito di prima linea;

4º Conveniente addestramento, istruzione, educazione delle truppe e graduati, colle numerose scuole, esercitazioni di tiro, marcie-manovre, gioco di guerra, partiti contrapposti, ecc., ciò che costituisce una buona preparazione delle truppe sotto le armi;

5º Intelligenza e spirito d'iniziativa del soldato; ottime qualità dei graduati, altissimo spirito di corpo e sentimento del dovere negli ufficiali, grande autorevolezza del comando.

Questi pregi erano però menomati da difetti ed imperfezioni, tra cui ricorderemo la inferiorità fisica del soldato giapponese rispetto al cinese; la grande difficoltà del reclutamento cavalli; la lentezza della mobilitazione per deficienza di ferrovie e di preparazione; la deficienza di mezzi di trasporto marittimo, di casermaggio, di magazzini ecc., cause che potevano influire sulla rapidità ed intensità offensiva dalla quale essenzialmente dipendeva la soluzione del conflitto.

Le considerazioni precedenti permettono di concludere che le due nazioni avevano forze militari sostanzialmente diverse, per le quali sostanzialmente diversa doveva essere la condotta della guerra.

La maggiore organizzazione e capacità militare delle truppe giapponesi e la loro inferiorità numerica dovevano imporre l'energica offensiva, la quale, come già avvertimmo, era pure consigliata dalla situazione marittima, da quella finanziaria, ed aggiungeremo anche da quella politica, poiché una difficile o disastrosa guerra avrebbe provocato probabilmente grandi conflagrazioni in Giappone, mentre una rapida vittoriosità poteva cementate la nazione e provocare coll'entusiasmo i più ammirevoli fenomeni di devozione e di solidarietà.

La enorme superiorità quantitativa delle truppe cinesi e la loro imperfezione organica e qualitativa, quando altre cause non fossero intervenute, erano sufficienti a consigliare la più tenace difensiva, giovandosi delle ottime linee di resistenza del Taidong, del Ya-lu, del Liao onde stancare il nemico, guadagnare tempo, provvedere all'addestramento tattico e concentrare nel Pecili una tale massa di truppe capace di soverchiare l'invasore.

Quantunque non fosse logico attendere dalla Cina una difensiva simile a quella della Russia nel 1812, pure era saggio ammettere che nella prolungata difesa stava il segreto della riuscita finale.

Condizioni difensive, indole della flotta, caratteri qualitativi e quantitativi dell'esercito, indole nazionale, organismo di Stato, ecc., tutto consigliava la tenace e prolungata difesa, senza escludere le opportune controffensive, onde il sistema da preferirsi tanto in Cina quanto in Giappone era quello che meglio corrispondeva alle divergenti condizioni politiche e militari delle due nazioni.

La precedente disamina, per quanto succinta ed imperfetta permette, salvo erro-

re, di stabilire quanto segue:

1º Gli elementi costanti ed immutabili del potere marittimo permettevano di assegnare una limitata superiorità al Giappone, dovuta specialmente alla insularità, alla situazione geografica, alla struttura fisica costiera, quantunque questi fattori di potenzialità non potessero esplicare nel conflitto cino-giapponese tutta l'efficienza di cui diverranno in avvenire capaci;

2º Gli elementi complementari, quantunque difficilmente valutabili, permettevano di assegnare al Giappone una sensibile preponderanza marittima per effetto derivante dal carattere della nazione, del Governo e della civiltà, quantunque la loro effi-

cienza fosse tuttavia assai problematica;

3º Gli elementi del potere continentale costituivano una preponderanza quantitativa a vantaggio della Cina, ed una prevalenza qualitativa a favore del Giappone, rimanendo però difficile apprezzarne la relativa efficienza;

4º L'indole generale del conflitto imponendo al Giappone una intensa e rapida offensiva, mentre consentiva alla Cina l'utilizzazione difensiva delle sue immense risorse, permetteva di considerarla più efficiente del Giappone nel conflitto continentale, qualunque fosse l'esito del conflitto marittimo.

La situazione generale, dopo quanto fu precedentemente esposto, non esige che poche considerazioni riguardanti le origini del conflitto e l'influenza delle nazioni straniere.

Il Gorrini nella *Nuova Antologia* ed il Grossi nella *Rivista Marittima* hanno accuratamente esaminato le cause storiche del conflitto cino-giapponese, ed il Warrington ha pubblicato nell'*Heroic Japan* i documenti diplomatici precedenti la dichiarazione di guerra, onde condensando la molta materia possiamo stabilire:

1º Il conflitto cino-giapponese era essenzialmente un conflitto orientale derivante da rivalità commerciali, da gelosie per l'irruenza politica sulla Corea, da tradizionale repulsività, per non dire odio, fra le due nazioni;

2º Il diritto di intervento del Giappone nella politica interna della Corea non aveva fondamento storico o naturale, mentre il diritto di sovranità o di tutorietà della Cina era geograficamente e storicamente indiscutibile, onde solo per effetto della inefficienza imperiale e delle turbolenze coreane era consentita la intermittente prevaricazione del Giappone;

3º Le turbolenze della Corea ed in special modo quelle del 1882, 1884 1889, erano state fomentate dai Giapponesi e dai Russi, i quali miravano ad accrescere la loro influenza, e la rivoluzione del 1894 scoppiata nelle provincie meridionali per opera dei *Togakuti* è generalmente attribuita agli armeggi del Giappone, il quale voleva definitivamente risolvere la questione della indipendenza della Corea;

4º La causa determinante del conflitto fu la violazione per parte della Cina del trattato di Tientsin – 18 Aprile 1885 – il quale stabiliva che la Cina ed il Giappone non

potessero spedire truppe in Corea senza preventiva reciproca informazione, ciò che fa ricadere, apparentemente, sulla Cina la provocazione alla guerra;

5º La Corea, considerata come il pomo della discordia fra le due nazioni e come campo del conflitto politico e militare, avrebbe dovuto esercitare una qualche influenza; ma la miseria, l'inefficienza del Governo, le lotte fra i partiti dei Ni e dei Min, dei conservatori e dei progressisti, degli anti e dei filo riformatori, e la briganteria dei Togakuti i quali erano divenuti arbitri dello Stato, facevano della Corea il teatro passivo del conflitto cino-giapponese.

Le altre nazioni asiatiche si disinteressavano completamente, onde non poteva esistere possibilità di intervento se non per parte di qualche potenza straniera.

Questo intervento diretto od indiretto era esso probabile?

Noi crediamo di no. L'Inghilterra, la Russia, la Francia, la Germania, gli Stati Uniti d'America, si sorvegliavano reciprocamente; ma nessuna di queste Potenze aveva interessi così vitali ed evidenti da giustificare una iniziativa che poteva avere conseguenze internazionali gravissime. In quell'estremo Oriente gli interessi non collimavano con quelli europei, onde tutte agivano indipendentemente secondo i propri interessi ed aspirazioni locali. Siccome però questi interessi e queste aspirazioni si localizzavano piuttosto nella Cina che nel Giappone, così ne derivava che le potenze straniere, miranti ad estorcere qualche concessione commerciale o qualche lembo di terra, fossero più favorevolmente disposte per la Cina anziché pel Giappone, dal quale poco potevano sperare e nulla potevano estorcere.

La situazione generale era quindi chiara ed evidente, poiché le complicazioni internazionali erano da escludersi finché uno dei belligeranti avesse conseguito qualche grande risultato che alterasse sensibilmente lo statu quo ante bellum, del quale propiziavano il culto le nazioni europee.

Esposti con qualche larghezza i prolegomeni del conflitto, procederemo con maggiore sollecitudine ad esaminare le operazioni militari ed i risultati conseguiti e conseguibili per dedurne quelle sintesi che concorrono a costituire la teoria del potere marittimo.

Operazioni militari. – La mancanza di una pubblicazione ufficiale, sia cinese, sia giapponese, lascia temere la possibilità di qualche inesattezza nell'esporre le operazioni militari compiute durante il conflitto.

L'opera storica del Warrington Eastlake e del Yamada Yoshi-Aki benché possa ritenersi, come affermarono gli autori «absolutely authentic because every word in the book has been thoroughly and repeatedly revised by the Authorities-Household Imperial, Foreign, War, and Navy Departments», ciò non pertanto essa riesce di scarso ausilio, specialmente per quanto riguarda la parte strategica e tattica delle operazioni, essendo gli autori personalità letterarie e storiche, ma non militari. La loro storia è quindi un lavoro di compilazione accurato e coscienzioso quanto si vuole, ma insufficiente a determinare in modo chiaro e preciso le situazioni militari.

La recente pubblicazione dell'Aveta rivela le difficoltà che l'autore ha dovuto incontrare e non potè superare nell'esporre, con criterio militare, lo sviluppo delle operazioni territoriali, onde non è senza molti scrupoli che ci facciamo a compendiare gli avvenimenti del conflitto nel dubbio, non già di errori, ma di lacune che non fu possibile colmare per mancanza di documenti, o per inconciliabile divergenza fra le varie fonti cui potevasi attingere la storica verità.

CONSIDERAZIONI SULLE OPERAZIONI TERRITORIALI

Il conflitto cino-giapponese non fu ancora oggetto di un esame critico militare di qualche importanza.

Gli scrittori militari, quelli della stampa giornaliera e periodica specialmente, si ridussero quasi tutti a dire plagas²⁷ dell'esercito cinese ed esaltare quello giapponese, senza indagare se vi fossero per gli uni delle attenuanti e per gli altri delle censure che la ragione militare avesse obbligo di mettere in evidenza.

La fotosfera abbagliante che avvolse le operazioni dei Giapponesi non ci pare però immune da qualche macchia che intacca l'integrità luminosa e che deve essere

segnalata ai cultori di scienza militare marittima.

Il Callwell, dopo di avere esposto assai più diffusamente di quanto noi facemmo le operazioni dell'esercito giapponese, non accenna ad alcuna imperfezione direttiva e non indaga criticamente la condotta generale della guerra, onde è lecito supporre che egli approvi incondizionatamente l'operato dello stato maggiore generale giapponese e la suprema direzione della guerra.

Ammiratori quasi entusiasti delle grandi virtù militari dell'esercito e del Comando giapponese, non crediamo menomarne il merito e la gloria accennando, per dovere di critico, a talune imperfezioni direttive ed attive, che nessuno fino ad ora ha

creduto di rilevare.

Le imperfezioni della direttività che maggiormente emergono dallo sviluppo del conflitto territoriale e marittimo parrebbero, salvo errore, essere le seguenti:

1º Avere considerato i vari reparti dell'esercito cinese come obbiettivi principali della guerra;

2º Non avere sufficientemente compreso e sfruttato nel periodo iniziale del conflitto il dominio del mare;

3º Avere troppo lentamente operata la mobilitazione, prolungando eccessivamente la durata del conflitto.

Da queste tre cause di imperfettività direttiva derivarono molti inconvenienti, che potevano anche compromettere il risultato della guerra se i Cinesi avessero saputo utilizzare decentemente le loro grandi risorse militari.

I Giapponesi assumendo, come concetto direttivo della guerra, il principio strategico che l'esercito nemico costituisse l'obbiettivo principale, furono trascinati da una in altra situazione, che non crediamo giustificabili²⁸.

Le operazioni territoriali nella Manciuria che costarono così grandi sacrifizi di uomini per i rigori invernali, ad onta che la provvidenza nazionale avesse fornite le

Espressione latina per indicare «piaghe». Nel caso specifico, significa che la stampa europea infierisce sull'esercito cinese sconfitto indicandone solo i difetti.

²⁸ Il principio strategico che l'esercito nemico è l'obiettivo principale è tipico della strategia di Jomini, dalla quale in questa occasione D.B. si discosta avvicinandosi a Clausewitz: per quest'ultimo l'obiettivo della strategia è politico e non militare. Jomini sostiene anche la concentrazione della massa delle forze sul punto decisivo; la mancata osservanza di questo principio è stato il vero errore dei Giapponesi, che logorano forze terrestri nel settore secondario della Manciuria sottraendole al teatro d'operazioni decisivo. È a causa di questo errore che i Comandi giapponesi non sfruttano appieno il dominio del mare; l'affermazione di D.B. che essi non hanno sufficientemente compreso e sfruttato il dominio del mare- è quindi troppo severa, perché anche le truppe operanti in Manciuria potevano essere colà inviate e mantenute solo con il dominio del mare. È la strategia complessiva che ha fatto difetto ai Giapponesi: non tanto quella navale.

truppe di mantellina e berretto di pelliccia, di indumenti di lana, di buona calzatura di feltro, ci sembrano superflue, se non per la gloria delle armi, per l'obiettività della guerra.

Conquistata la linea del Ya-Lu, per la necessaria influenza militare e politica sulla Corea, costituita e protetta la base marittima di Antung a complemento di quella di Wijiu, il primo esercito, giovandosi del dominio del mare conseguito nella battaglia di Haigang, doveva essere trasferito immediatamente a Petsewo per l'attacco di Port-Arthur od a Yinkow per l'occupazione della base marittima di Liao, se il secondo esercito era destinato alla espugnazione di Port-Arthur.

Dal novembre al marzo i Giapponesi furono impegnati in operazioni che potevano riuscire fatali, poiché la terza divisione poteva essere tagliata dalla sua base marittima di Antung distante 200 chilometri da Haiching ove essa erasi trincerata, rimanendo per due mesi e mezzo, dal 15 dicembre 1894 al 1º marzo 1895, isolata senza contatto strategico colle altre divisioni e colle comunicazioni compromesse; in una zona esausta, montuosa, coperta di neve e circondata da eserciti nemici, la cui forza, se coordinata, era cinque o sei volte maggiore di quella giapponese.

Questo errore gravissimo e quelli che suecessivamente da esso derivarono per la concentrazione, non marittima, del primo esercito sul basso Liao dipesero dal considerare l'esercito nemico come l'obbiettivo principale e dal non avere compreso ed usufruito il dominio del mare.

L'esercito nemico non può essere obbiettivo principale se non quando solamente per la sua eliminazione possa giungersi alla occupazione dei punti vitali del territorio nemico da cui può dipendere la risoluzione del conflitto.

Nella campagna del 1812, Napoleone non mirò all'esercito russo se non in quanto esso diveniva un ostacolo alla sua marcia su Mosca. La città santa, la metropoli imperiale, la necropoli degli Tzar era l'obbiettivo dalla cui occupazione soltanto poteva Napoleone sperare di imporre le sue non eccessive condizioni al vinto imperatore. Il sapiente concetto non fu coronato di felice successo perché troppi ostacoli, militari e politici, ritardarono l'offensiva, ma è logico supporre che la fortuna non avrebbe tradito Bonaparte, se egli avesse occupata, come sperava, due mesi prima la metropoli moscovita.

I Giapponesi inutilmente perdettero un tempo prezioso e si logorarono contro eserciti che non sbarravano loro la via agli obbiettivi da cui poteva soltanto dipendere la risoluzione del conflitto.

Questi obbiettivi non potevano essere che i seguenti:

1º Il dominio assoluto del mare;

2º Occupazione della parte estrema meridionale della penisola del Liaotung, per la concentrazione in una zona vasta e sicura di tutto l'esercito d'invasione;

3º L'offensiva sopra Pekino, garantita sul fianco destro dalla base marittima del Liao, che consentisse rapidi e facili spostamenti sul fianco ed alle spalle degli eserciti accorrenti dalla Manciuria alla difesa della capitale.

L'incompleto dominio conseguito nella battaglia navale di Ya-Lu non consentì sufficiente sicurezza per l'offensiva contro Pekino e per la costituzione della base marittima alla foce del Liao, donde la necessità dell'espugnazione di Wei-hai-ei e della distruzione della flotta, che ritardò di quattro mesi la possibilità dell'offensiva contro la città imperiale.

L'importanza del dominio del mare non fu sufficientemente compresa, poiché se i Giapponesi avessero chiaramente intuito il loro compito non avrebbero impiegato quattro mesi per passare dalla base del Ya-Lu a quella del Liao, non avrebbero differito di due mesi l'attacco di Weihai-wei che poteva aver luogo contemporaneamente o subito dopo quello di Port-Arthur.

Questi ritardi che trascinarono la guerra fino alla metà di marzo mentre poteva risolversi prima del gennaio, se in parte furono dovuti alle cause cui precedentemente accennammo, furono pure conseguenza di una troppo lenta mobilitazione.

Il primo esercito, benché partito dal Giappone con un effettivo di guerra ridotto, non fu in grado di iniziare l'offensiva che un mese e mezzo dopo la dichiarazione di guerra, quando le operazioni materiali di imbarco, traversata e sbarco non richiedevano che una diecina di giorni.

Il primo scaglione del secondo esercito che avrebbe dovuto sbarcare a Petsewo verso i primi di ottobre, cioè dodici giorni dopo la battaglia navale di Ya-Lu, sbarcò con ritardo di un mese.

Il secondo scaglione del secondo esercito che avrebbe dovuto iniziare l'attacco di Wei-hai-wei contemporaneamente o subito dopo quello di Port Arthur, cioè nel mese di Ottobre, non iniziò l'offensiva che verso la fine del gennaio.

L'indole della guerra; come affermammo nella prima parte di questo studio, imponeva ai Giapponesi una rapida e vigorosa offensiva.

Se la vigoria fu conseguita nel campo tattico, per effetto delle marziali virtù delle truppe, non potrebbe affermarsi che fosse anche conseguita nel campo strategico. La rapidità poi non si potè esplicare per effetto della insufficiente preparazione, della lenta mobilitazione che ritardò di quattro mesi e forse più il conseguimento degli obbiettivi da cui doveva dipendere la minaccia offensiva contro Pekino e la risoluzione del conflitto²⁹.

Grandi erano le difficoltà da superare, ma ciò non esclude che il Governo non abbia saputo valutarle esattamente e che si sia illuso sulla efficienza della preparazione militare più di quanto la ragione militare consentiva e la gravità della situazione imponeva.

Dal campo strategico passando a quello tattico, possiamo sommariamente osservare quanto segue:

1º La direttività tattica fu generalmente buona, ma il compito era facile, poiché, se si escludono le due ultime battaglie di Newchwang e Tienghwantai e gli attacchi di Port-Arthur e Wei-hai-wei, i Giapponesi non impiegarono mai forze superiori ad una divisione di 12.000 uomini;

2º La eroica fanteria fu bene utilizzata, ma troppo spesso lanciata all'attacco senza la preventiva preparazione coll'artiglieria, ciò che però parrebbe giustificabile in considerazione del panico che l'assalto alla baionetta eccitava nelle truppe cinesi;

3º L'artiglieria, forse perché troppo scarsa, fu poco utilizzata nella preparazione del combattimento, ma dove venne impiegata si dimostrò ottima per efficacia e precisione del tiro;

³⁰ D.B. pretende troppo: dopo tutte la guerra dura circa nove mesi e si svolge, per i Giapponesi, in territori oltremare. Essa è, inoltre, la prima guerra del Giappone dopo la precedente apertura alle strategie e agli armamenti occidentali.

4º La cavalleria, insufficiente sempre e di gran lunga meno numerosa di quella nemica, si rivelò impari al suo compito nell'avanscoperta, nel fiancheggiamento, nell'inseguimento, e fu qualche volta male utilizzata anche nel campo tattico, ma devesi osservare che il terreno non favoriva l'impiego di quest'arma;

5° Le truppe del genio furono sempre attivamente impiegate e prestarono un

servizio veramente ammirevole;

6º Il servizio d'intendenza procedette sempre, anche in condizioni difficilissime, nel modo più lodevole;

7º Il servizio d'ambulanza e quello della Croce Rossa furono superiori ad ogni

elogio.

Considerate nel loro complesso le operazioni territoriali, se furono strategicamente imperfette, furono tatticamente ammirevoli, e può affermarsi che l'esercito giapponese ha scritto una delle più belle pagine che registri la storia militare.

Le operazioni degli eserciti cinesi offrirebbero campo a vastissime considerazioni, ma perché già troppe pietre furono contro i Cinesi bestialmente lanciate, così, onde non accrescere il numero dei peccaminosi lapidatori, ci limiteremo alle consi-

derazioni seguenti:

1º Il concetto direttivo fondamentale della guerra era logico e saggio, ma la sua attuazione fu disordinata, lenta ed erronea;

2º La direttività suprema del Tsung-Li-Yamen fu pessima, come quella di tutti i consessi che si sostituiscono, a grandi distanze, ai generali nel comando supremo delle truppe;

3º La mancanza di unità di comando nello stesso teatro di guerra, l'eccessivo frazionamento degli eserciti, le rivalità dei capi non consentirono l'utilizzazione solidale della forza che purpori appendo per al molto qui quello del perriagione.

delle forze che numericamente prevalevano di molto su quelle del nemico;

4º La disorganizzazione militare era conseguenza necessaria di quella amministrativa dell'Impero, e questa una inevitabile conseguenza delle condizioni sociali e morali della Cina;

5º L'indisciplina e le defezioni delle truppe, se derivavano dal disordine militare, furono però specialmente provocate dalla insipienza dei capi, pochi eccettuati, dal difettoso armamento, dal pessimo munizionamento che rendevano i soldati sfiduciosi e facili al panico;

6° Le truppe quando furono energicamente guidate, come a Phion-yang, a Kangwasee ed Haiching (13 dicembre), si comportarono bene, se non valorosamen-

te, e dimostrarono doti militari che gli scrittori generalmente disconobbero;

7º I Cinesi, disponendo nel teatro strategico di forze assai più numerose di quelle del nemico, raramente riuscirono a portare effettivamente in azione forze numericamente uguali, onde, data la superiorità qualitativa di tutte le armi dell'esercito giapponese, esclusa la cavalleria, era inevitabile la sconfitta;

8º La fanteria aveva doti militari non spregevoli, ma fu quasi sempre male e disordinatamente impiegata non solo in campo aperto, ma anche nella difesa dei trin-

ceramenti e dei forti:

9° L'artiglieria, quantitativamente molto inferiore a quella del nemico, era qualitativamente pessima, sia per la varietà dei cannoni, sia per il cattivo e scarso munizionamento, sia infine per l'inefficienza dell'impiego tattico e del tiro;

10° La cavalleria, abbastanza buona e numerosa, fu utilizzata meglio delle altre armi; ha fatto un discreto servizio di esplorazione e si è lodevolmente comportata

anche nel campo tattico, ma la mancanza di correlazione fra le tre armi non permise di utilizzarne quanto era possibile la superiorità su quella del nemico.

Queste considerazioni permettono di concludere che se la direttività strategica fu pessima e quella tattica quasi sempre disordinata e capricciosa, le truppe, benché troppo facili al panico, diedero prove di resistenza fisica ed in taluni casi di energia militare che le assolvono da quelle imputazioni di pusillanimità ed inettitudine militare per le quali il soldato cinese fu vilipeso, mentre è un elemento buono, se non ottimo, quando fosse disinfettato dalle infezioni sociali e militari della razza e dello Stato.

CONSIDERAZIONI SULLE OPERAZIONI NAVALI

Le operazioni della flotta giapponese nel loro complesso riuscirono assai lodevolmente, perché essa ha soddisfatto quasi sempre nel modo più efficiente alla maggior parte dei suoi compiti:

1º Con una buona organizzazione generale e con una ben compresa costituzio-

ne dei riparti in cui fu suddivisa l'armata;

2º Coll'avere assicurato per mezzo di perlustrazioni, crociere, blocchi la navigazione e lo sbarco dei corpi di spedizione nella zona che doveva considerarsi soggetta al dominio del nemico;

3º Coll'avere assicurato le basi di operazione marittima dell'esercito, coll'averlo protetto ed accompagnato nelle marcie costiere e negli attacchi e cooperato nella espugnazione delle piazze marittime sia coll'azione navale, sia con reparti di forze sbarcate:

4º Coll'avere provocato la flotta nemica che declinò l'invito alla battaglia, coll'averla attaccata e vinta quando le riuscì di sorprenderla, coll'avere ammirevolmente operato sia colle navi, sia colle torpediniere nell'attacco ed espugnazione di Wei-hai-wei;

5° Coll'avere soddisfatto nel modo più lodevole a tutte le esigenze militari ed

amministrative degli eserciti sbarcati.

Sarebbe assai difficile muovere una seria censura alla direttività generale del comando, ma poiché fu accennato da qualche scrittore marittimo al tardo conseguimento del dominio del mare ed alla inefficienza offensiva della flotta contro le fortificazioni costiere, è opportuno esaminare se questi appunti possano severamente essere mossi alla direttività o se essi derivino da apprezzamenti troppo soggettivi ed erronei.

Il dominio del mare fu in realtà relativamente conseguito, ma ciò non dipese dal comando della flotta, bensì e dal rifiuto di quella nemica all'invito della battaglia, dall'ostinatezza colla quale essa si manteneva chiusa in porti navalmente invulnerabili, dalla impossibilità di forzarla al combattimento e dalla necessità di

³⁰ Queste considerazioni sull'efficienza terrestre giapponese dimostrano la non comune competenza di D.B. anche in questo campo, e la sua lontananza da un angusto -navalismo- che si trova a volte anche in Mahan.

non perdere un tempo prezioso per l'offensiva territoriale, in attesa di eventualità

assai poco probabili31.

Fu detto che la flotta giapponese, applicando le teoriche vandaliche della *jeune école*, sarebbe riuscita a furia di rinnovati bombardamenti delle città indifese a provocare la flotta cinese al combattimento. Senza escludere tale probabilità ci permettiamo di considerare:

1º Che i poteri internazionali avrebbero immediatamente protestato, e la Francia, propugnatrice per conto suo delle distruzioni vandaliche, non sarebbe stata l'ulti-

ma a levare la voce contro la barbarie giapponese.

2º Che il governo cinese avrebbe probabilmente lasciato bombardare, denunziando i danni alle potenze straniere, nella grande persuasione che a guerra finita i Giapponesi avrebbero esuberantemente pagate e scontate le loro capricciosità.

3° Che il Giappone aveva il massimo interesse di non urtare le vigili potenze

straniere, le quali si riservano il monopolio cavalleresco dei bombardamenti.

4º Che l'effetto morale invocato a giustificazione degli atti vandalici avrebbe assai probabilmente provocato in Cina un risultato opposto a quello che i Francesi si

affidano di conseguire col bombardamento delle città italiane¹².

Il Comando navale e la suprema direttività hanno quindi saggiamente operato escludendo la provocazione della flotta nemica col sistema francese ed adottando invece il sistema di lasciarle una sufficiente libertà che ne provocasse le uscite dai porti, salvaguardando per conto proprio le operazioni di traversata e di sbarco delle truppe.

Il sistema prescelto ci pare quindi quello che meglio corrispondesse alla speciale condizione del conflitto cinogiapponese, poiché ha consentito l'immediata offensiva territoriale e resa possibile la battaglia navale col favorire l'uscita dal porto della

flotta nemica.

Il secondo appunto, quello cioè dell'inefficienza navale contro le fortificazioni costiere, non ci sembra, come il precedente, troppo fondato.

Dati i tipi delle navi che costituivano la flotta giapponese, sarebbe stata una

grande imprudenza esporla a gravi pericoli, senza speranza di successo.

Fino dal 1880 noi enunciavamo il principio che la nave, la quale deve attaccare un'opera moderna poco elevata sul mare, deve avere caratteri eccezionali di robustezza, ed aggiungevamo che nelle espugnazioni future si sarebbe ricorso a navi-cannoni ed a navi-bersaglio appositamente apprestate per l'attacco di fortificazioni

³¹ Questa affermazione, che non conforta i sostenitori di ieri e di oggi dell'efficacia della *fleet un being*, dimostra che il dominio del mare può essere di fatto conseguito anche senza combattere e per effetto di fattori di carattere anzitutto morale e politico, che impediscono a una delle due flotte di correre l'alea della battaglia. Va da sé che l'efficacia della *fleet in being* tende al minimo – come è avvenuto, all'inizio della guerra – se il nemico ha la sensazione che non si intenda affrontarlo.

³² Altro attacco alle teorie della *Jeune École* e, insieme, all'Inghilterra, che non ha mai esitato a far bombardare le città costiere dalla Royal Navy (Copeaghen, Alessandria ecc.) quando lo riteneva necessario per i propri interessi. Significativi l'accenno agli effetti morali che la *Jeune École* vorrebbe ottenere bombardando le città italiane, che per altri popoli più coesi e con forte spirito nazionale potrebbero rinfocolare l'odio contro la barbarie straniera anziché provocare ribellioni inducendo il governo alla pace. Ciò è avvenuto per la Germania nella seconda guerra mondiale, nella quale i bombardamenti aerei non hanno certo abbattuto il morale della nazione, ma, al contrario, hanno cementato lo spirito di resistenza.

moderne contro le quali sarebbe stata grave imprudenza impegnare le navi migliori della flotta⁵⁵. Oltre a questa ragione tattica che escludeva l'impiego degli incrociatori giapponesi nell'attacco ad oltranza delle fortificazioni cinesi, un'altra ragione consigliava a non impiegare in vani conati la flotta. Senza la cooperazione dell'esercito nell'attacco di Port-Arthur e di Wei-hai-wei, la flotta non poteva ripromettersi dalla sua azione alcun risultato importante. Era quindi inutile che essa facesse sfoggio di bombardamento, unica forma offensiva che le era concessa, prima che l'esercito fosse in grado di cooperare colla flotta alla espugnazione delle piazze.

Ha quindi saggiamente operato la flotta giapponese, attendendo che le circo-

stanze consentissero la sua utile cooperazione⁵¹.

La sola deficienza navale che parrebbe imputabile alla direttività è quella del mancato forzamento dell'entrata di Wei-hai-wei, dopo gli attentati torpedinieri e la distruzione di gran parte dello sbarramento.

Se però si considera:

1º Che dopo l'occupazione della piazza per parte dell'esercito la capitolazione era inevitabile;

2º Che ai Giapponesi doveva premere assai più la cattura anziché l'affondamento delle navi nemiche;

3° Che nel forzamento i pericoli derivanti dai forti, dalle torpediniere, prima che fuggissero, erano gravi ed inevitabili;

4º Che il Giappone aveva il massimo interesse a non esporre, senza imperiosa necessità, la sua flotta al pericolo di una qualsiasi menomazione, onde preservare l'efficienza del suo potere navale;

Può concludersi che se il forzamento del passo poteva giovare al prestigio delle armi, affrettando di qualche giorno l'espugnazione della piazza, non era imposto dalla situazione militare³⁵.

Noi crediamo quindi che la direttività abbia sapientemente e lodevolmente soddisfatto a tutti i suoi còmpiti non esponendo, per vanità militare, la flotta a gravi pericoli, preservandone, in modo ammirevole, la preziosa integrità.

Risultati conseguiti e conseguibili. – Le larghe considerazioni precedentemente svolte analizzando gli elementi di potenzialità ci dispensano da ogni discussione sulla entità dei risultati conseguiti e conseguibili, onde ci limitiamo ad affermare:

1º I risultati militari conseguiti dai Giapponesi furono, per la completa inefficienza cinese, superiori a quelli che gli elementi di potenzialità e le energie impiegate nel conflitto consentivano di sperare:

2º I risultati politici, quali risultano dal trattato di Simonoseki, eccedettero non solo quelli che la situazione militare consentiva, poiché l'offensiva sopra Pekino

4º Giusta considerazione che non è stata certo seguita dalle flotte francese e inglese negli sterili attacchi ai forti turchi dei Dardanelli nella prima guerra mondiale.

Oome ricorda D.B., queste idee sono state da lui esposte nel capitolo II dei Primi elementi della guerra marittima svolti alla Scuola Superiore di Guerra (1880 - Vds. Parte I).

[&]quot;Anche questa considerazione relativa al fattore tempo rientra nel principio logico – peraltro non sempre seguito – di scegliere la linea d'azione più conveniente, quindi tale da evitare rischi e pericoli di perdite che al momento non è indispensabile correre.

rimaneva ancora una incognita, ma ben anco quelli che la potenzialità militare del

Giappone era in grado di preservare da ogni violentazione straniera;

3° I risultati morali furono incalcolabili, poiché la vittoriosità persistente dal principio al termine del conflitto affermò la monarchia e le istituzioni, consolidò il nuovo ordinamento politico costituzionale, condensò la nazione, la rivolse a nuovi ideali ed impedì l'esplosione degli antichi fermenti feudali e settari che avrebbero ripiombato il Giappone nella barbarie.

Poteva il Giappone proporsi e sperare risultati maggiori?

Noi crediamo di no.

L'occupazione, l'annessione e la tributarietà della Corea sarebbero stati atti impolitici che avrebbero provocato situazioni internazionali difficili senza alcuna utilità per il Giappone, il quale ha saggiamente mirato alla indipendenza della torbida «Serenità del mattino».

L'occupazione di qualche zona costiera della Cina, oltre quella sancita dal trattato, era incompatibile colla efficienza civile e militare di uno Stato nuovo, non ancora stabile nel suo assetto politico.

Risultati maggiori non potevansi quindi ragionevolmente sperare, e quelli conseguiti erano forse eccessivi per la difficoltà di tutelarli contro le provocazioni straniere e

le rivendicazioni cinesi.

L'annessione di Formosa e delle Pescadores costringerà il Giappone ad intensità di armamenti ed a sacrifizi che il possesso non potrà compensare. Più che dubbia è l'efficienza militare di quel possesso, mentre più che certa è la perturbazione internazionale che da esso dovrà derivare.

L'annessione della provincia del Liao-Tung, dati i confini stabiliti dal trattato, fu un errore, poiché il Giappone non era in grado di preservarla senza enormi sacrifici contro l'inevitabile rivendicazione cinese spalleggiata dagli incoraggia-

menti moscoviti.

Il Giappone ha quindi saggiamente operato retrocedendo alla Cina contro un cospicuo compenso, facendo *bonne mine* al *mauvais jeu* della Russia, Francia e Germania, la parte settentrionale della provincia annessa, ma è forse dubbio se abbia fatto egualmente bene a cedere anche l'estrema parte meridionale, comprendente Port-Arthur, Talien-bay e Kinchow, la quale per i caratteri quasi insulari era facilmente salvaguardabile per mezzo di un forte potere navale contro le rivendicazioni della Cina, anche se spalleggiata da qualche nazione europea.

Il Giappone, cedendo quella grande Gibilterra dominante il Pecili, si è privato di un grande elemento di dominio militare e politico, e siccome, per inefficienza navale della Cina, quella penisola verrà probabilmente occupata da qualche potenza occidentale, così il Giappone si troverà in avvenire di fronte ad una situazione militare più complicata e difficile di quella che derivava dal preservato possesso della parte

meridionale della penisola.

Ma la preservazione di questo possesso contro le cupidigie straniere era forse possibile?

Noi crediamo di si.

Il possesso effettivo fortemente affermato avrebbe falciate le cupidigie, mentre le gelosie europee avrebbero fornito al Giappone l'opportunità di equilibrarsi con vantaggio, se assistito da un potere navale di primo ordine, capace di preponderare nelle complicazioni internazionali.

Questo potere navale il Giappone non lo aveva e, benché sia in atto di costituirlo, non lo ha ancora; forse questa ragione, avvalorata da altre finanziarie, lo indussero alla retrocessione, ma noi crediamo che, data la situazione dell'Oriente e le rivalità europee, il Giappone abbia commesso un grave errore militare e politico retrocedendo la penisoletta di Port-Arthur.

Il conflitto cino-giapponese fa una grande rivelazione. Esso ha innalzato a dignità di grande potenza un ente negletto. Ha dissipato il prestigio del più vasto Impero mondiale, annientandone il potere marittimo. Ha spostato verso l'Estremo Oriente le cupidigie europee. Ha determinato l'origine di un nuovo periodo storico.

La profezia del Cantù, che sulla Cina pendeva il fato dell'India, e quella del Tiutscef che presagì il volo delle aquile slave dall'Elba all'Amour si stanno iniziando, ed il secolo venturo vedrà il compimento delle loro previsioni profetiche.

Le sintesi. – Le precedenti considerazioni sulle operazioni militari, territoriali e marittime, contengono allo stato diffuso quelle nozioni, che, condensate sotto forma di principî teoretici, costituiscono le sintesi riguardanti il dominio contrastato e conseguito del mare.

I criteri sintetici che il Callwell ha enumerato nel sapiente suo esame del conflitto cino-giapponese sono i seguenti:

- 1º Nessuna campagna di guerra dei nostri tempi ha dimostrato così chiaramente e con una forza così sorprendente le relazioni esistenti fra le forze combattenti di terra e di mare;
- 2º La spedizione di Wei-hai-wei è un esempio capitale di sbarco marittimo su territorio nemico. Essa mostra la libertà d'azione di cui gode il Comando in simili operazioni e la facilità di ingannare il nemico circa il punto di attacco;
- 3º Il còmpito della flotta giapponese era di manovrare in modo che l'esercito potesse liberamente eseguire i progetti elaborati a Tokio, e le forze navali compirono la loro missione con infaticabile vigore e con esatta precisione;
- 4º La condotta delle autorità navali cinesi nel periodo iniziale della guerra è inscusabile. Esse non fecero alcuno sforzo per fare sentire l'influenza delle loro possenti navi nei momenti critici del conflitto;
- 5º L'intera storia navale dei tempi moderni tende a sconsigliare l'attacco navale contro potenti fortificazioni costiere. La moderna nave da guerra costa troppo per essere arrischiata in simili imprese;
- 6º Quando esiste una ben stabilita preponderanza navale, ogni specie di fortificazione che non sia esclusivamente costiera è un anacronismo se l'attacco non può effettuarsi che per effetto di invasione marittima;
- 7º I tentativi di spedizioni marittime sono troppo arrischiati se il nemico è preponderante sul mare;
- 8° Se il dominio del mare è contrastato, un comandante può affidare la sua fortuna agli abissi, ma il capo di un esercito recede dallo sbarco in territorio nemico finché esista qualche probabilità che la flotta avversaria possa sorprendere i convogli;
- 9° Supporre che un comandante risoluto possa essere trattenuto dall'arrischiare un viaggio per lo spauracchio di una flotta in una base allo stato potenziale (in

being), a meno che questa flotta sia manifestamente pericolosa, è ignorare gli inse-

gnamenti della storia36;

10° L'equilibrio navale in un teatro marittimo di guerra è poco probabile ma non impossibile. Quando l'equilibrio prevale, il potere navale non ha probabilmente grande influenza sulle operazioni degli eserciti. Quando una flotta diviene decisamente preponderante, le operazioni territoriali possono essere governate dalle condizioni marittime.

Queste considerazioni sintetiche del Callwell possono quasi tutte essere accettate come nozioni o principi della teorica del *sea-power*, ma noi crediamo opportuno completare questa serie di aforismi⁵⁷ con alquanti altri che riguardano specialmente il contrastato e conseguito dominio del mare.

I più evidenti aforismi che derivano dal conflitto cino-giapponese a complemen-

to di quelli enunciati sarebbero i seguenti:

1º Il conseguimento del dominio del mare deve essere l'obiettivo principale della flotta, senza il quale la correlazione fra gli eserciti e l'armata sarà sempre avventurosa e problematica; si

2º La flotta che ha maggiore necessità di dominio è costretta all'offensiva anche

se meno potente;

3º La flotta che ha maggior interesse a preservare un sufficiente equilibrio navale, quando non ha speranza di poter conseguire rapidamente il dominio, può prescegliere la difensiva strategica o tattica a seconda della situazione militare;

4º La difensiva strategica è più efficace, ma essa non potrebbe essere utilmente esplicata se la flotta non avesse caratteri adeguati o mancasse di basi strategiche nel

bacino delle operazioni;59

⁵⁷ Questa volta D.B. non parla di principî (come per le guerre precedenti) ma di aforismi, cioè di

»brevi massime che enunciano una regola pratica o una norma di saggezza» (Garzanti).

³⁹ Affermazione non chiara e contradditoria rispetto alle precedenti tesi, secondo le quali una flotta inferiore non doveva e non poteva in nessun caso prendere l'offensiva strategica, rischiando così di essere distrutta. Se pur D.B. si riferisce alla flotta giapponese, essa – come afferma egli stesso – non era

affatto inferiore alla cinese, e, a priori, al massimo poteva essere ritenuta equivalente.

Gallwell (pp. 321-322) si riferisce al trasporto da parte giapponese di un esercito in pieno assetto di guerra in Corea nell'agosto 1894, benché la flotta cinese, ancora intatta, fosse in *being* nel Mar Giallo. E aggiunge: «allorché Torrington, dopo la screditata battaglia navale presso al Capo Beachy [1690 - N.d.c.] si rifugiò sul Tamigi, i suoi partigiani sostennero che la sua squadra, benché battuta e inferiore all'avversaria, aveva protetto le coste meridionali dell'Inghilterra dall'invasione, per il semplice fatto della sua presenza oltre il Nore. Questo giudizio non manca ancor oggi [e anche nel 1995 - N.d.c.] di ardenti difensori. Se ciò sia o no giusto, è per noi oggetto di semplice congettura, perché Luigi XIV non ordinò uno sbarco sulle coste inglesi dopo la memoranda vittoria del Tourville. Ad ogni modo la storia della guerra, da Waterloo in poi, non giustifica la teoria della *fleet in being*, purché non si tratti di una flotta veramente atta per forza, composizione e capacità del comandante e del personale a tener testa a quelle che il nemico può contrapporle». Va notato che a questa dibbattuta questione della *fleet in being* – fondamentale per l'esercizio del potere marittimo anche nel secolo XX – Mahan non dedica alcuna attenzione, anche se descrive minutamente la battaglia di Beachy Head (Cfr. *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, Capo IV).

⁵⁸ Affermazione rientrante nella più stretta ortodossia mahaniana. Essa appare in contraddizione con le tesi sostenute da D.B. intorno al 1880, il cui motivo fondamentale è la ricerca dei tempi e dei modi per stabilire una correlazione terrestre-marittima basata solo sulla difesa delle coste e non sulla ricerca del dominio del mare. Quest'ultima linea d'azione strategica non era ritenuta da D.B. possibile e conveniente per la flotta italiana, troppo inferiore a quella francese.

5º Ad onta di caratteri adeguati, una flotta non potrebbe resistere nella difensiva strategica senza opportune basi da cui potesse irradiarsi;

6° La flotta che non ha basi strategiche e manca di caratteri mobili ed autonomi è

costretta ad una difensiva di carattere tattico";

7º La difesa tattica consiglia la concentrazione della flotta in istato potenziale in qualche piazza di guerra dalla quale sia possibile minacciare le comunicazioni nemiche, eludendo e forzando la sorveglianza nemica;

8º Finché rimane una forza navale capace di qualche energia in concentrazione potenziale, tutte le operazioni che non possono essere compiute dalle navi militari sono pericolose e non debbono essere tentate se non per suprema necessità e colla massima precauzione;

9º La flotta che ha già subìta una disfatta ha poca probabilità di esplicare una energica difesa strategica, ma potrà sempre ritrarre dallo stato potenziale utili risultati;

10° Una forza navale che dispone di una buona base principale e di altre secondarie può persistere nella difesa strategica e tattica finché la ragione militare glielo imponga, senza subordinare il suo còmpito principale ad obbiettività secondarie;

11º La difesa tattica, come quella strategica, ha sempre per iscopo la difesa del teatro delle operazioni e non quella della piazza. Qualsiasi efficace o gloriosa operazione di concorso nella difesa locale non può attenuare la colpa del mancato còmpito principale¹¹;

12º La teorica del blocco è la base fondamentale della difesa strategica o tattica ¹². Lo studio di tre conflitti territoriali e marittimi, corrispondenti alle tre gradualità del dominio assoluto, conseguito ed inconseguito, ci consentì alcune sintesi che rivedute, corrette ed aumentate, potranno costituire un primo corredo tecnico per la costituzione della teorica del potere marittimo.

Nostro scopo era piuttosto quello di indicare un metodo di procedimento anziché estrinsecare dalla storia tutti i determinanti del *sea-power* per costituire con essi una compieta teorica; onde, lasciando ad altri volenterosi il proseguimento del vasto e difficile còmpito, proseguiamo ad esaminare i metodi ed i mezzi coi quali si giunge alla costituzione e preservazione di quel potere marittimo che fu e sarà sempre maggiormente, col crescere delle solidarietà internazionali, fattore indispensabile di ogni grandezza politica, di ogni primato militare e civile.

[&]quot;Questo aforisma 6°, unitamente a quelli di cui ai punti 3°, 4° e 5° precedenti, appare in linea con le affermazioni D.B. (vds Parte I) sui vantaggi e modalità della difensiva strategica. Da quanto afferma l'autore nei citati aforismi si deduce che una flotta non è affatto costretta all'offensiva, visto che il dominio, oltre che necessario, deve essere anche *possibile*: perciò non si capisce per quale ragione egli affermi (all'aforisma 2° precedente) che -la flotta che ha maggiori necessità di dominio è costretta all'offensiva anche se meno potente-. L'offensiva è oppure no subordinata alla effettiva possibilità di ottenere risultati positivi?

[&]quot; Questa tesi impopolare è già stata sostenuta da D.B. intorno al 1880.

⁴⁴ Affermazione che andrebbe meglio giustificata, in relazione agli scritti precedenti.

CAPITOLO V

FONDAMENTA POLITICHE E MILITARI DEL POTERE MARITTIMO: CRITICA AL CONCETTO DI STRATEGIA DEL MAHAN E ALLA «GUERRA DI CORSA»

Dopo un accenno iniziale all'intento di «abbozzare la struttura rudimentale» di un'opera futura che esamini in forma organica e completa il sea power (che non vedrà mai la luce), D.B. ne indica con larga messe di exempla historica le fondamenta politiche e militari. Per quanto riguarda le prime distingue tra: — cause politiche che influiscono sulla intensità del potere navale; cause politiche che influiscono sulla continuità del potere marittimo; cause politiche che ne determinano la direzione politica. Ai fini dell'utilizzazione e dell'impiego militare del potere marittimo, invece, D.B. distingue tra preparazione generale militare, lotta per il dominio del mare (che dunque è solo l'espressione militare del potere marittimo) e utilizzazione di tale dominio.

Tra gli argomenti che – visto anche il loro interesse per la guerra navale del secolo XX – meritano una opportuna puntualizzazione, indichiamo la strategia navale e il suo rapporto con il potere marittimo, le possibilità e i limiti del blocco, la guerra di corsa, le possibili modalità operative per conseguire il dominio del mare. Su ciascuno di tali argomenti forniamo ora al lettore alcune considerazioni introduttive, in modo da consentirgli di meglio valutare le tesi dell'autore.

Strategia navale — D.B. non concorda con la definizione che ne dà Mahan, secondo il quale essa «ha lo scopo di fondare, sostenere ed accrescere, tanto in pace che in guerra, il potere navale d una nazione» (la definizione di strategia navale data da Mahan è peraltro di un autore francese, quindi non originale). Che la strategia riguardi essenzialmente la condotta delle operazioni militari e non la loro preparazione, è concetto tipico di Clausewitz più che di Jomini, il quale dà grande importanza alla preparazione e fa consistere la strategia appunto nello studiare e predisporre il concentramento della massa delle forze nel punto decisivo del teatro d'operazioni, con movimenti preordinati regolati dalla logistica. Jomini, tuttavia, ammette che la preparazione militare è cosa diversa dalla preparazione politica e diplomatica, anche se di essa risente grandemente e anche se non può riguardare solo lo stato di guerra.

In conclusione le considerazioni di D.B. in questo capitolo sono oggi accettabili solo in parte, anche perché non sempre è possibile sceverare nettamente – come egli vorrebbe – gli aspetti strategici da quelli politici. Oggi la politica militare, di competenza del Ministro della difesa, riguarda non solo la definizione degli obiettivi strategici, ma anche i lineamenti generali dell'organizzazione e dell'impiego delle Forze Armate e la ripartizione delle risorse. Riguarda, in una parola, le grandi scelte strategiche; quest'ultime sia in pace che guerra durante, non possono essere di competenza del soli militari. Ne consegue che la definizione di Mahan è senza dubbio, come osserva lo stesso D.B., «militarmente troppo vaga e indeterminata»: ma non appare troppo vasta, perché la strategia non può essere ristretta solo al tempo di guerra, né riguardare solo i provvedimenti per l'azione, per la condotta della guerra. Tutto ciò, tuttavia, non elimina la necessità di un chiarimento delle competenze tra militari e politici, da D.B. molto opportunamente sostenuta.

Abbastanza chiara, invece, l'indicazione dei differenti campi del potere marittimo (la teorica) e della strategia navale, che riguarda il modo di conseguire il dominio del mare (per chi può farlo) oppure di contrastarlo e/o limitarne l'esercizio (per chi non può farlo). La strategia è azione: le questioni che in essa rientrano nella visione di D.B. riguardano prima di tutto la conquista o il contrasto del dominio del mare, e solo in seconda istanza abbracciano il più vasto ambito del potere marittimo, che dipende da svariati fattori anche non militari. Esse sono navali e quindi militari; tutto ciò che riguarda il dominio del mare è l'anello di saldatura tra potere navale e marittimo, tra

strategia e potere marittimo, tra guerra marittima e politica navale.

Questi contenuti non sono tenuti ben presenti dall'Enciclopedia Militare 1933 (Vol. VI, p. 1107), che non dà una vera e propria definizione di strategia (marittima) ma ne indica solo l'oggetto, cioè «il controllo delle comunicazioni marittime (Palliser). Ciò può essere ottenuto solo con la sconfitta del grosso delle forze nemiche». Se è così, viene da chiedersi quale strategia dovrebbe invece seguire l'avversario di colui che (perché lo può fare!) mira al controllo delle comunicazioni marittime, che cosa dovrebbe fare, insomma, chi non è in grado di affrontare in battaglia le forze nemiche. Anche chi contrasta il controllo delle comunicazioni marittime (magari con »proiezioni di potenza» da terra verso il mare, e/o tendendo a eludere la battaglia e a impedire le contrapposte «proiezioni di potenza» dal mare verso la terra) ha una propria strategia; di qui l'unilateralità del concetto dell'Enciclopedia Militare, che parrebbe far consistere la strategia solo nella ricerca del dominio del mare e nel controllo delle comunicazioni marittime, dimenticando che dall'altra parte non necessariamente ci si ripromette lo stesso obiettivo, e che il controllo delle comunicazioni marittime è più mezzo che scopo. Infatti il dominio del mare non consente solo questo, ma può avere altri obiettivi morali, militari e politici e che rientrano, appunto, nel più largo concetto di potere marittimo.

Blocco della flotta nemica in una o più basi – Anche il Fioravanzo concorda con D.B. sul fatto che nel periodo del vapore non è più possibile mantenere, come nel periodo velico, un blocco ravvicinato. Riportiamo integralmente le sue note in proposito: «L'esperienza posteriore ha dimostrato quanto fondati fossero i dubbi dell'autore [cioè D.B. – N.d.C.]: durante la guerra russo-giapponese, la Marina giapponese non ha potuto mantenere il blocco continuo di quella russa, ma soltanto tenersi pronta a reprimerne le iniziative in seguito alle informazioni inviate da torpediniere tenute in crociera davanti a Port Arthur. Durante la guerra mondiale [1914-1918] l'Intesa ha dovuto rinunciare a paralizzare le flotte degli Imperi Centrali, contentandosi di gravitare con le sue forze navali ai margini dei bacini interni Europei (Mare del Nord, Manica, Adriatico), così da recidere le comunicazioni dell'avversario con il resto del mondo. Tutto ciò è avvenuto in seguito allo sviluppo dell'insidia navale (torpediniere, mine, sommergibili) che rende estremamente pericoloso incrociare presso le basi

nemiche. Oggi, dopo l'avvento dell'aeronautica, è ancora più necessario dislocare le navi in porti giacenti fuori dal raggio d'azione utile dei velivoli nemici. In queste condizioni, benché non si possa bloccare la flotta avversaria, si può bloccare la nazione avversaria, purché ci si trovi geograficamente situati tra essa e le grandi vie oceaniche del traffico mondiale. Sono perciò favorite le nazioni che [diversamente dall'Italia -N.d.c.l banno in tutto o in parte le loro coste bagnate dagli Oceani». L'esperienza della seconda guerra mondiale, nella quale il traffico oceanico dell'Italia è rimasto bloccato esaurendo la nazione, conferma quest'ultima riflessione del Fioravanzo. Per il resto, riteniamo che: a) lo sviluppo dell'insidia navale (torpediniere, ma soprattutto mine e sommergibili) ha di per sé limitato la libertà d'azione anche delle Marine che nel 1914-1918 l'Intesa avrebbe dovuto bloccare (quella tedesca e quella austriaca); b) essa nel 1915-1918 ha contribuito a un impiego assai prudente delle corazzate italiane in Adriatico; c) di conseguenza, se si accetta il concetto «attivo» di fleet in being sostenuto da D.B. (Cfr. Capitolo IV), analogo a quello del Callwell, occorre chiedersi fino a che punto nel 1915-1918 le nostre navi maggiori hanno effettivamente svolto, in Adriatico, le funzioni tipiche di una fleet in being; d) secondo quanto affermano D.B. e Callwell sulla guerra russo-giapponese, la flotta giapponese, specie dopo la battaglia dello Ya-Lu, sarebbe stata ben lieta che la flotta cinese uscisse dal suo rifugio. Non intendeva tanto bloccarla ma controllarne le mosse, il che è cosa diversa; e) se l'offesa aerea rende ormai necessario (nel 1938) dislocare le navi fuori dal raggio d'azione dei velivoli nemici, questo è un altro colpo al principio della fleet in being, la cui effettiva validità dipende da una dislocazione che tenga conto in misura prevalente dalle possibilità operative nei riguardi della flotta nemica, quindi non tanto da esigenze di sicurezza (nella fattispecie, sicurezza nei riguardi della minaccia aerea) ma da esigenze legate alle effettive possibilità d'intervento per opporsi ai movimenti delle forze navali nemiche; f) il pericolo aereo, di mine, sommergibili ecc. non ha comunque impedito a forze navali inglesi con portaerei di avvicinarsi a Taranto a fine 1940, per effettuarvi con pieno successo la ben nota azione contro le nostre navi alla fonda. Ciò dimostra che, anche nel nuovo contesto aeronavale, si tratta pur sempre di valutare bene il grado di rischio insito in ogni operazione.

Guerra di corsa. – Il Mahan ha una visione assai riduttiva delle sue possibilità, e D.B. concorda sostanzialmente con lui. Anche il Fioravanzo nell'introduzione alla prima ristampa 1938 dà implicitamente ragione allo scrittore americano, annotando che "durante la prima guerra mondiale i Tedeschi, che hanno esercitato la corsa con grande intensità per mezzo dei sommergibili, non sono riusciti a vincere la guerra pur avendo messo a dura prova il traffico marittimo dell'Intesa». Va qui rimarcato che, in proposito: 1°) D.B. sembra attenuare e precisare meglio le affermazioni precedenti, accennando a un concetto di vulnerabilità più esteso di quello che riguarda la semplice possibilità militare di «proiezione di potenza» dal mare verso le coste; 2°) su questa via, accenna a ragione al fatto che in futuro la guerra di corsa potrebbe diventare più efficace; 3°) così è avvenuto nel primo e secondo conflitto mondiale, nel quale l'Inghilterra, pur vittoriosa, ha sofferto assai di più che nelle guerre napoleoniche la guerra di corsa tedesca con i sommergibili, pur iniziata senza restrizioni solo dal 1917; 4°) tale guerra di corsa, comunque, non ha smentito l'asserto di Mahan prima citato, ma lo ha attenuato. In realtà la guerra di corsa condotta con i sommergibili diversamente dalle guerra di corsa condotta con unità di superficie – alla quale si riferiscono sia Mahan che D.B. – prescinde totalmente dalla preventiva conquista del dominio del mare, e può fare a meno del sostegno bellico da parte di unità di superficie (non altrettanto avviene per il sostegno logistico); 5°) in conclusione, andrebbe aggiunto alle considerazioni del Fioravanzo che la guerra di corsa condotta con i sommergibili già nella prima guerra mondiale – e ancor più nella seconda – non si è rivelata un semplice espediente pressoché obbligato al quale ha fatto ricorso la flotta più debole (come era stata la guerra di corsa francese o americana contro l'Inghilterra nei sec. XVIII e XIX) ma piuttosto, una scelta strategica di efficacia indubbiamente crescente, alternativa all'impiego di grandi corazzate o incrociatori, tra l'altro sempre più vulnerabili all'offesa aerea. Questa linea di tendenza è continuata anche nel dopoguerra, con lo sviluppo da parte sovietica di un'imponente flotta di sommergibili. Al momento attuale (1995) taluni autori navali vedono nel sommergibile, meno individuabile e quindi meno vulnerabile delle unità di superficie, la futura capital ship.

Dominio del mare. – Le considerazioni di D.B. sulle tre possibili modalità per conseguirlo (occupazione dei centri vitali marittimi del nemico; blocco o paralisi delle forze navali nemiche; lotta esclusivamente navale) si prestano a molte deduzioni e riflessioni. Esse dimostrano la sua antica diffidenza per i riflessi e gli effetti risolutivi della battaglia navale, che rendono il suo pensiero assai lontano dai principì nelsoniani e, di conseguenza, più vicino ai tradizionali principì della scuola strategica e tattica francese.

D.B., perciò, si dimostra come sempre contrario a una guerra esclusivamente navale, fino a sostenere che l'occupazione militare dei centri vitali marittimi del nemico è la modalità più efficiente, più risolutiva dalla lotta per il conseguimento del dominio. Essa consente nel modo più completo e più duraturo la esclusione del nemico dal mare». Ciò evidentemente implica la necessità di affidare alle forze terrestri la fase finale della azione contro codesti centri vitali, nel quadro di una vera e propria strategia combinata e interforze.

(F.B.)

La teoria del *sea-power* quale fu storicamente svolta dal Mahan ed applicata dal Callwell agli avvenimenti militari di questo secolo, non costituisce, come avvertimmo nel Capitolo I, una vera *teoria del potere marittimo*, poiché se le due opere misero in evidenza ed affermarono la grande influenza del *sea-power* sulla storia e sulle guerre continentali, non coordinarono i criteri fondamentali della potenzialità marittima onde ne risultasse una teoria generale, ma li diffusero nel testo mano mano che la narrazione storica porgeva opportunità di qualche considerazione sintetica.'

¹ «Le due opere» sono L'influenza del potere marittimo sulla storia e The influence upon The French Revolution and Empire del Mahan.

Il lavoro di coordinazione ed integrazione, indispensabile a dare carattere scientifico agli insegnamenti storici e produrre un trattato che sia la sintesi della dottrina militare marittima, come quello del Machiavelli sull'arte della guerra è la sintesi della dottrina militare continentale, non fu finora iniziato, non che compiuto da alcuno.2

Le ragioni che esclusero ed escluderanno per molto altro tempo la possibilità di un trattato, sufficiente se non completo, della dottrina del sea-power, le esponemmo nel capitolo I, ma questa impossibilità di fare oggi opera completa e perfetta non deve escludere il tentativo di abbozzare la struttura rudimentale dell'opera futura, ed a questa prova ci siamo accinti utilizzando i due sapienti lavori del Mahan e del Callwell a complemento della nostra troppo scarsa coltura.3

L'unificazione della dottrina del sea-power deve comprendere come già accen-

nammo nel primo capitolo:

- a) la teorica elementare;
- b) il fondamento storico:
- c) la ragione politica;
- d) la ragione militare;
- e) le sintesi.

Nella teorica elementare noi esponemmo i criteri di efficienza marittima derivante dai fattori concreti e commensurabili della potenzialità militare, giovandoci interamente della teorica del Mahan, con quelle aggiunte e considerazioni che ci parvero convenienti.

Concretate le nozioni elementari della efficienza militare e marittima, procedemmo ad esaminare l'applicabilità di quelle nozioni nelle contese fra le nazioni, onde vedere se i risultati conseguiti corrispondevano a quelli che la teorica elementare del potere marittimo indicava come conseguibili.

I tre conflitti esaminati:

- a) guerra di Crimea;
- b) guerra anglo-olandese;
- c) guerra cino-giapponese;

riproducenti le tre distintive caratteristiche del dominio assoluto, del dominio contrastato e non conseguito, del dominio contrastato e conseguito durante la guerra, ci condussero alla conclusione che i risultati conseguiti quasi mai corrispondono a quelli che le condizioni elementari di efficienza consentirebbero se i fattori concreti e commensurabili della potenza militare degli Stati fossero convenientemente utilizzati.

vide mai la luce, almeno nella forma e con i contenuti da lui desiderati e indicati.

² Niccolò Machiavelli (1469-1527), scrittore fiorentino, nel libro «L'arte della guerra» qui citato da D.B. sostenne, tra l'altro, la necessità di milizie nazionali di leva, per mettere fine agli abusi e agli inconvenienti provocati dalle truppe mercenarie (spesso straniere) alle quali i Comuni dell'epoca solevano delegare la loro difesa. Fu scrittore politico e militare di fama europea, che influenzò Clausewitz e fu criticato da Federico il Grande di Prussia; ma l'affermazione di D.B. che il libro «L'arte della guerra» sarebbe addirittura «la sintesi della dottrina militare continentale» è certamente esagerata, né il giudizio trova riscontro in altri autori, anche perché quella di Machiavelli non è una dottrina e la sua tematica è ordina-

Ancora una volta D.B. insiste sulla opportunità e necessità di compilare un' opera futura che non

La guerra di Crimea ha provato che l'influenza storica del potere navale può essere assai piccola mentre l'efficienza di questo potere era grandissima, ed i suoi effetti sulla guerra territoriale vittoriosamente risolutivi.

Le guerre anglo-franco-olandesi hanno provato che, ad onta di una grande preponderanza di potenzialità marittima, il dominio del mare può essere dal nemico efficacemente contrastato ed i risultati conseguiti non corrispondenti a quelli che l'oltrapotenza anglo-francese consentiva di conseguire.

Il conflitto cino-giapponese, come quello austro-italico, ha dimostrato che gli elementi concreti e commensurabili di potenzialità possono essere inefficienti anche quando la pubblica opinione li considera preponderanti.

Il conflitto ispano-americano ha messo ben in evidenza l'inutilità di un efficiente potere navale quando esso non è avvalorato dagli elementi incommensurabili da cui ne dipende l'applicazione nel conflitto.'

Che i risultati conseguiti siano assai di rado corrispondenti a quelli che parrebbero conseguibili in forza degli elementi commensurabili di potenzialità, è un fatto antico come il mondo, ma ciò che è moderno è la possibilità di dedurre in base ai criteri di potenzialità un apprezzamento sempre più approssimato della potenza relativa degli Stati.

La teorica agevola la soluzione dei problemi, permette di mettere bene in equazione gli elementi di efficienza e di formulare apprezzamenti concreti ed attendibili della potenzialità relativa dei belligeranti.

Questo metodo ci permise di apprezzare con sufficiente esattezza la situazione militare ispano-americana prima del conflitto e di prevedere:

1° Che l'indole del conflitto era essenzialmente navale;

2º Che la preponderanza territoriale degli Spagnuoli in Cuba non poteva esercitare una influenza risolutiva nel conflitto;

3º Che l'impreparazione territoriale degli Stati Uniti se costituiva una menomazione morale, non era una grave menomazione materiale di efficienza;

4º Che la potenzialità marittima degli Stati Uniti costituiva la preponderanza risolutiva del conflitto;

5º Che il solo fattore di equilibro, e forse di vittoriosità che rimaneva alla Spagna, era la Squadra dotata di caratteri strategici, se sollecitamente ed energicamente utilizzata.

Il riferimento è alla forza militare della Cina nel 1894, sopravvalutata in Europa per l'imponenza qualitativa del suo strumento, e alla guerra del 1866, nella quale l'Esercito e la flotta italiani, pur ragguardevoli, sono stati sconfitti. Accostamento ingeneroso, ché le innegabili lacune dello strumento militare italiano erano di natura e di dimensioni assai diverse – e molto minori – da quelle delle forze cinesi. Le forze italiane nel 1866 non furono mai sgominate dal nemico, come invece avvenne per quelle dell'Impero del Sol Levante.

Daremo brevemente conto delle riflessioni di D.B. sul conflitto ispano-americano (1898) nel Vol. II – Parte IV. Esso è minutamente studiato da D.B. in una serie di articoli pubblicati dalla «Rivista Marittima» nel 1898, contestualmente agli articoli sulla guerra cino-giapponese. I predetti scritti di D.B. su una guerra ancor più gravida di conseguenza di quella nei mari della Cina sono raccolti a cura della «Rivista Marittima» in un volume edito nello stesso 1898, del titolo II conflitto ispano-americano. Nel caso specifico, per «elementi incommensurabili» l'autore intende i fattori spirituali ai quali Clausewitz dà la preminenza, come la qualità della leadersbip, lo spirito guerriero delle truppe, il caso e la fortuna, ecc..

La Spagna non avendo saputo utilizzare questo fattore di equilibrio e forse di vittoria, gli avvenimenti hanno confermato pienamente le nostre previsioni.

Noi crediamo che in qualsiasi eventualità di conflitto, seguendo il metodo da noi

applicato, sia possibile determinare con sufficiente approssimazione:

1º Le condizioni di potenzialità relativa dei belligeranti, in base agli elementi concreti e commensurabili del potere navale;

2º Le conseguenze logiche che da tale condizione di relatività dovrebbero derivare;

3° Gli elementi dai quali dipende principalmente la risoluzione del conflitto.

Questa determinazione approssimata dell'elemento o degli elementi risolutivi di un dato conflitto è sempre possibile, quando si conoscono con sufficiente esattezza i fattori commensurabili della potenza militare, ed è anche possibile determinare fra quali limiti di efficienza debbono essere mantenuti questi elementi risolutivi, per il conseguimento vittorioso degli obiettivi politici e militari.

Questo metodo di determinazione degli elementi risolutivi e del loro grado di efficienza sarebbe di una utilità assai limitata se esso non venisse utilizzato conve-

nientemente per la preparazione politica e militare dei conflitti futuri.

Il metodo consente quindi, in base ai fattori commensurabili di potenzialità, la

soluzione approssimata dei due seguenti problemi:

1º Dato il conflitto più probabile, determinare l'elemento risolutivo ed il grado di efficienza indispensabile al conseguimento vittorioso degli obbiettivi politici e militari;

2º Dato l'elemento o gli elementi più potenziali di uno Stato, utilizzarli politica-

mente e militarmente nel modo migliore.

Gli Stati che hanno un obiettivo politico dominante, quale sarebbe la nazionalità, l'unità, la riconquista, ecc. hanno anche determinato l'elemento risolutivo e perciò debbono provvedere con alleanze o con ordinamenti nazionali alla sua efficienza.

Gli Stati che hanno conseguito la loro indipendenza ed unità debbono assodar-

ne la conservazione collo sviluppo dell'elemento più potenziale.

Risolvere bene è sempre difficile quando il problema è politicamente complesso, ma vi sono casi speciali che consentono una soluzione semplice ed evidente, ed allora le nozioni fondamentali di Stato possono radicarsi fortemente nella coscienza nazionale, la quale li concreta in qualche formula che diviene dogma indiscutibile e sostanza di pensiero, di fede, di azione.

Gli Stati che hanno la fortuna di poter determinare con chiarezza la soluzione, del problema nazionale e fissare gli obbiettivi del loro avvenire, conseguibili per effetto della loro esclusiva potenzialità nazionale, sono quelli dotati delle caratteristi-

che seguenti:

a) indipendenza ed unità, non perturbata internamente e non minacciata da

esterne violenze:

b) efficienza sufficiente alla tutela del diritto nazionale contro le singole violenze degli Stati partecipanti ad una medesima situazione internazionale;

⁶ Va richiamata l'attenzione sulla metodica generale qui di seguito indicata da D.B. per la valutazione dei conflitti, attraverso la quale meglio si riesce a inquadrare ruolo e contenuti del potere marittimo in una data situazione, evitando, al tempo stesso, sia anguste interpretazioni «navaliste» di conflitti e scontri navali, sia interpretazioni «continentaliste» che ignorino il ruolo del potere marittimo, sia analisi comunque settoriali e lavori «a tesi».

c) unità di tutte le forze che costituiscono l'energia dinamica della nazione;

d) insularità o peninsularità sufficiente a determinare la preponderanza assoluta del potere marittimo su quello continentale;

e) continentalità sufficiente ad escludere qualsiasi dualismo territoriale e marittimo. Se noi consideriamo le principali nazioni europee, escludendo le minime, siamo costretti a concludere che una nazione sola, l'Inghilterra, ha un problema nazionale

capace di una semplice ed esatta soluzione.

Se invece consideriamo l'Inghilterra, non nazionalmente, ma nella sua costituzione coloniale con prevalenza di continentalità, dobbiamo concludere che il suo problema non è più sufficientemente risolto colle due formole:

a) dominio marittimo;

b) efficienza equivalente a quella delle due più forti marinerie europee; le quali due formole per il passato concretavano la potenzialità dello Stato.

La sovranità coloniale essendo divenuta o tendendo a divenire sempre più funzione integrante e vitale della sovranità europea, è necessario concludere che gli Stati europei hanno tutti un problema più o meno complesso da risolvere, e che la soluzione di questo problema è essenzialmente politica.⁷

La potenzialità di uno Stato europeo, sia che essa abbia per base il potere navale o il potere continentale, non può più considerarsi sufficiente a tutelare coi propri mezzi tutti gli interessi nazionali senza una adeguata preparazione politica che consenta libertà di azione nazionale o di cooperazione internazionale adeguata alle probabili situazioni militari.

La preparazione politica più risolvente sarebbe quella che consentisse una solidarietà europea sufficiente a dominare qualsiasi situazione mondiale.

Questa solidarietà che già precedentemente propugnammo, della quale sempre più si determina la necessità e si accennano le fasi iniziali, è tuttavia una speranza lontana,* onde non ci è ancora concesso concretare le nozioni di Stato nei due principi seguenti:

a) il potere europeo deve avere per base il potere navale;

b) il potere continentale europeo deve essere mantenuto ad una efficienza sufficiente a salvaguardare la frontiera orientale.

Per ora e forse per molto tempo, se interverranno conflagrazioni europee, ogni Stato, nella ricerca degli elementi preponderanti e dei loro limiti, ha un problema più complesso da risolvere, e questa soluzione, come dicemmo, è essenzialmente politica.

⁷ Altra dimostrazione che sulla funzione generale delle colonie v'è concordanza tra D.B., Mahan e il Manfroni. Quest'ultimi, peraltro, sostengono la necessità dalle colonie inquadrandola in un'ottica fondamentalmente nazionale; al contrario D.B. le considera in un'ottica europea, quindi sovranazionale.

^{*} D.B. fa qui riferimento ai citati studi sulla situazione militare mediterranea (1895 - Vds. Parte II) e sul conflitto ispano-americano, riassumendone i risultati. Va tuttavia rilevato che l'impostazione unitaria della politica estera e di sicurezza europea da lui sostenuta nel 1895 come concreta esigenza da perseguire e metro di riferimento, qui diventa «una speranza lontana». Può una politica essere basata su una «speranza lontana»? Nel caso specifico il suo progetto si riassume, come già detto, in un'Europa che abbia nella *Royal Navy* il suo strumento navale e nell'esercito tedesco la sua spada terrestre.

Facendo astrazione da tutte le cause che in vario modo e in varia misura complicano il problema di Stato, il nostro compito si riduce a determinare la ragione politica del *sea-power*; sia che esso rappresenti l'elemento più potenziale di uno Stato, sia che esso rappresenti soltanto un fattore subordinato ma indispensabile al conseguimento dello scopo politico.

La ragione politica del *sea-power* è costituita da quel complesso armonico di criteri direttivi ed attivi che tende al maggiore incremento ed alla massima utilizzazione del potere navale, sia esso fattore preponderante o concorrente della potenzialità dello Stato.

Il Mahan non esprime in proposito nessun giudizio concreto, se si esclude quello che riguarda la forma di governo più atta a favorire lo sviluppo e la preservazione dell'organismo marittimo, ed il Callwell si limitò a constatare gli effetti del *sea-power*, senza indagare le cause della sua efficienza.⁹

I due autori non sono quindi di grande ausilio nell'indagare la ragione politica del *sea-power*; ma dall'esposizione stessa delle campagne di guerra e specialmente dall'analisi delle condizioni delle marinerie di Francia, Olanda ed Inghilterra, così sapientemente svolta dal Mahan, è possibile dedurre quegli apprezzamenti sintetici che costituiscono, secondo noi, la ragione politica del potere navale.

Per procedere con chiarezza ed ordine nella determinazione della ragione politica, noi considereremo il *sea-power* come una forza, e raggrupperemo perciò le cause di carattere politico che ne determinano l'efficienza in tre categorie:

- 1º Cause politiche che influiscono sulla intensità del potere navale;
- 2º Cause politiche che influiscono sulla continuità;
- 3° Cause politiche che determinano la direzione della energia marittima.

INTENSITÀ DEL POTERE NAVALE

I fenomeni caratteristici che con maggiore evidenza distinguono il potere navale da quello continentale parrebbero essere i seguenti:

- 1º Difficoltà, per non dire impossibilità, di dare al potere navale tutta l'intensità di cui sono capaci gli elementi naturali e commensurabili della potenza marittima;
- 2º Grande difficoltà e lentezza nel costituire organicamente il potere navale, onde renderlo atto al compito militare;
 - 3º Rapidità di decadenza e di dissoluzione dell'organismo navale;
- 4º Difficoltà di utilizzare convenientemente il potere navale, non solo militarmente, ma anche politicamente.

⁹ Le considerazioni che seguono, aventi lo scopo di definire più nel dettaglio quali fattori di carattere politico-sociale concretamente influiscono sul grado di efficienza, di sviluppo, di esercizio, di utilizzazione del potere marittimo e del potere navale di una data nazione, approfondiscono elementi che *in nuce* e in forma non organica si trovano già in Mahan. È questo, del resto, il carattere dell'intera opera di D.B., che peraltro nel caso specifico non segue criteri di unitarietà di trattazione, avendo già esposto una parte dei concetti qui enunciati nel precedente capitolo I.

Questa considerazione era indispensabile, poiché assai spesso, per non dire sempre, si giudicano le proprietà e le efficienze del potere navale coi criteri di quello continentale, senza tener conto e quasi sempre senza conoscere, come non le conobbero quasi tutti i Sovrani della Francia e della Spagna ed anche molti Re d'Inghilterra, le differenze caratteristiche che distinguono il potere navale da quello continentale.

È dunque necessario, per la teorica del *sea-power*, determinare le cause politiche, riservandosi successivamente di determinare quelle militari, che maggiormente influiscono sulla intensità, continuità ed obiettività del potere navale.

L'intensità del *sea-power* non può consistere che nella utilizzazione completa ed efficiente di tutte le energie naturali e commensurabili che costituiscono o dovrebbero costituire il potere marittimo.

Questa utilizzazione dipende quindi da due causalità principali:

a) l'azione del Governo;

b) la coscienza nazionale.

Queste due causalità sono fino ad un certo punto funzioni reciproche; poiché difficilmente, date le situazioni politiche internazionali, la coscienza di una nazione può essere afforzata in un determinato proposito senza l'azione vigorosa del Governo, e più difficilmente ancora questa azione può utilmente esplicarsi se essa non trova un solido fondamento nella coscienza nazionale.

Di queste due causalità quella che può considerarsi genetica, impulsiva, direttiva dell'altra è indubbiamente l'azione del Governo.

Non mancano certamente esempi storici comprovanti la coercizione della coscienza nazionale sul Governo, come avvenne in Francia nel 1763-65 dopo la guerra dei sette anni ed il disastro di Quiberon; come avvenne in Inghilterra dopo la sconfitta di Beachy-Head e la preponderanza della flotta francese sotto Tourville; come si è recentemente manifestato tanto in Francia come in Inghilterra, e come lo dimostra la storia delle marinerie antiche, quelle di Atene e Genova specialmente.

Queste coercizioni si verificano però, storicamente, in situazioni affatto eccezionali, e non è nemmeno da escludersi, anzi è da ammettersi, la possibilità che la eccitazione della coscienza popolare sia stata in taluni casi opera, se non della sovranità, certamente di alte influenze governative, come avvenne in Francia sotto Colbert e Choiseul.

La storia afferma invece, con esuberanza di fatti, che l'azione della sovranità del Governo è quasi sempre determinante genetica, impulsiva e direttiva della coscienza popolare.

Affermeremo quindi, come principio della teoria del *sea-power*, la necessità dell'azione del Governo sulla coscienza nazionale.¹⁰

Questo principio è forse meno generale quando lo si voglia applicare al potere continentale, per la maggiore attività della coscienza nazionale, e per la maggiore facilità di comprendere gli obbiettivi di questo potere; ma per quanto riguarda il sea-power noi affermiamo che le rare eccezioni confermano la generalità del principio sopra enunciato.

¹⁰ Ciò significa che il Governo non deve essere un semplice interprete della coscienza e della volontà nazionale (come vorrebbe il principio attuale di democrazia compiuta), ma deve guidarla e indirizzarla suscitando energie e promuovendone lo sviluppo nell'interesse nazionale.

L'azione del Governo è tanto più necessaria quanto più inerte, impreparata e insciente è la coscienza nazionale, e perciò ad esso incombe il compito di avvivare questa coscienza quando esistano gli elementi naturali e commensurabili del potere marittimo.

L'Italia si trova forse più di qualsiasi altro Stato nella necessità di vitalizzare la

sua coscienza marittima:

1º Per la recente costituzione della sua unità;

2º Per la mancanza di bene determinate obiettività nazionali;

3º Per la preponderanza del potere continentale, derivante dalle condizioni del risorgimento politico;

4º Per la sua grande vulnerabilità marittima;

5º Per la sufficienza di molti se non di tutti gli elementi naturali e commisurabili

del potere navale, non ancora utilizzati."

Il principio generalizzatosi nella pubblica opinione che l'azione del Governo debba essere esclusivamente direttiva e non eccitatrice e genetica è quindi, almeno per quanto riguarda il *sea-power*; storicamente erroneo e potrebbe cagionare grandi menomazioni di efficienza nazionale ove il Governo non fosse sollecito a provocare o favorire lo sviluppo di quelle energie dalle quali dipende l'esplicazione del potere marittimo.

È dunque necessario indagare nell'azione del Governo e nella coscienza nazionale le cause di carattere politico dalle quali dipende l'intensità del potere navale.

L'azione del Governo dipende principalmente:

1º Dalla indole del Governo;

2º Dall'apprezzamento esatto delle energie marittime della nazione;

3° Dal modo di sviluppare utilmente queste energie.

Queste tre modalità dell'efficienza di Stato concretano appunto, per quanto riguarda il *sea-power*, le ragioni della intensità, della continuità, della obiettività del potere navale;

L'indole del Governo è stata sommariamente esaminata dal Mahan, ed anche noi, nel primo capitolo, abbiamo espresso il nostro giudizio sul vario grado di effi-

cienza delle principali forme che assume la sovranità dello Stato.

Siccome però questi apprezzamenti avevano un carattere molto generale e riguardavano l'efficienza complessa del Governo sul *sea-power*, così crediamo opportuno aggiungere qualche altra considerazione più distintiva, riguardante l'intensità del potere navale.

Il Mahan dopo di avere accennato alla influenza che «particular form of governement with their accompanying institutions, and the character of rulers at one time or another, have exercised upon the development of sea power», ¹² esprime il seguente apprezzamento sulla speciale influenza esercitata da speciale indole di Governo:

¹² Traduzione: *particolari forme di governo, con le loro conseguenti istituzioni e il carattere dei

Governanti hanno esercitato a seconda dei tempi sullo sviluppo del potere marittimo».

¹¹ Questo è uno dei rari accenni alla situazione italiana contenuti in *Mahan e Callwell*. Nulla di nuovo, comunque: D.B. fa esplicito riferimento, in proposito, alla *Difesa Marittima dell'Italia* del 1881. In quanto all'accenno alla «vulnerabilità marittima» con tale termine – come meglio si vedrà in seguito – D.B. intende indicare la vulnerabilità delle coste.

«It would seem probable», dice il grande storico navale, «that a government in full accord with the natural bias of its people would most successfully advance its growth in every respect; and in the matter of sea power, the most brillant successes have followed where there has been intelligent direction by a government fully imbued with the spirit of the people and conscious of its true general bent.

*Such a government is most certainly secured when the will of the people, or of their best natural exponents, have some large share in making it; but such free governments have some time fallen short while on the other hand despotic power, wielded with judgment and consistency, has created at time a great sea commerce and a brillant navy with greater directness than can be reached by the slower processes of a free people. The difficulty in the latter case is to insure perseverance after the death of a particular despot». ¹³

Come noi ebbimo occasione di accennare nel capitolo precedente, questo apprezzamento scientifico è troppo generale e non determina né quale forma di Governo sia realmente la più efficiente, né quale sia il carattere speciale di questa influenza, né quale sia stato storicamente il *free government fully imbued of the spirit of the people* che ha esercitato la più efficiente influenza sul potere navale.

Dal complesso dell'opera del Mahan si comprende che questo *free govern-ment* fu quello britannico, ma il periodo storico esaminato dal Mahan è troppo breve per fornire una indiscutibile prova del suo giudizio, quando l'apprezzamento suo lo si volesse generalizzare come assioma della teorica del potere marittimo.

La storia registra molti free governments in full accord with the naturals bias of their people, dalle repubbliche della Grecia, a quella francese ed anche a quelle dell'America meridionale, e perciò il nodo della questione sta nel modo di giudicare quale sia il free government maggiormente armonizzante colle naturali tendenze del popolo.

Tenendo conto di tutto l'insegnamento storico antico ed armonizzandolo con quello del breve periodo considerato dal Mahan, noi concludemmo nel capitolo precedente che la forma del Governo maggiormente adatta alla efficienza complessa del

[&]quot;Traduzione: «sembra verosimile che un governo, in piena armonia con le naturali predisposizioni del suo popolo, incrementi il suo progresso sotto ogni aspetto, col più grande successo; e per quanto riguarda il potere marittimo, i più grandi e brillanti successi si sono avuti quando vi è stato un intelligente indirizzo da parte di un governo interamente impregnato dello spirito del popolo e consapevole delle sue genuine inclinazioni. Certamente, questo tipo di governo ha maggiore solidità quando la volontà del popolo o dei suoi migliori, naturali esponenti ha qualche determinante influenza sulla sua Costituzione. Ma questo tipo di libero governo ha, qualche volta, fallito mentre il potere dispotico [nostra sottolineatura - N.d.C.] tenuto con giudizio e risolutezza, ha creato, a volte, un grande commercio marittimo e una grande Marina militare, con una direzione migliore di quella che si può ottenere col lento processo decisionale di un popolo libero. La difficoltà, in questo caso, è quella di assicurare la continuità degli obiettivi in caso di caduta di un singolo despota». Per questo Mahan è grande ammiratore di Colbert e Richelieu, uomini solitari e lungimiranti che hanno perseguito il bene esclusivo della Nazione.

¹¹ Il riferimento è al cap. I, pp. 231-234 (si veda anche la Nota 37 al predetto capitolo). Per la verità, Mahan dichiara chiaramente di preferire le forme di governo dittatoriali e ne espone anche le ragioni, sia pur in modo sommario.

sea-power è quella aristocratica. sia che l'elemento aristocratico s'innesti sulla forma repubblicana o su quella monarchica.¹⁵

Non è nostro compito rintracciare le condizioni di adattamento della direttiva aristocratica alle forme repubblicane o monarchiche dei Governi; ci interessa solamente affermare che storicamente le repubbliche aristocratiche di Cartagine, Roma, Venezia e quella monarchica d'Inghilterra mantennero lungamente, anche in condizioni difficili, il primato del potere marittimo, e che invece le forme esclusivamente democratiche delle repubbliche di Atene, di Corinto, dell'Olanda, della Francia, dell'America meridionale e le monarchie infeudate alla democrazia moderna, specialmente quelle greco-latine, si dimostrarono e si dimostrano impari al compito di fondare sopra solide basi il potere marittimo, benché si siano rivelate e si rivelino capaci di conferirgli occasionalmente una eccezionale intensità.

Crediamo quindi di potere assumere come principio od assioma della teorica del *sea-power* che la forma aristocratica, repubblicana o monarchica, è quella che consente la maggiore efficienza complessiva al potere marittimo.

Questo principio generale deve però essere corredato di alcuni corollari che determinano il carattere speciale della influenza intensiva di cui sono capaci le varie forme di Governo.

Il Governo assoluto o dittatoriale, come bene disse il Mahan, ha creato occasionalmente un grande commercio ed una brillante marineria, ma questi sforzi sono generalmente artificiosi, e, per quanto intensi, di effimera potenzialità; se ne deve pertanto concludere che il dispotismo può influire sulla intensità, ma possa poco giovare alla continuità ed alla efficienza generale e complessa del potere navale.

Nell'apprezzare le situazioni militari e nel giudicare l'efficienza del potere navale è quindi necessario tenere conto di questa proprietà dei Governi più o meno dispotici, perché se questo dispotismo agisce anche temporaneamente sopra una nazione dotata di grandi risorse marittime, se la direttività è sapiente quanto energica, gli effetti che ne derivano possono essere storicamente importanti. Se la direttività di Filippo II, di Luigi XIV, di Napoleone I, di Luigi XVI, di Napoleone III fosse stata sapiente quanto energica, i risultati del loro dispotismo, per quanto il dispotismo di Luigi Napoleone fosse infetto di democrazia, sarebbero stati di gran lunga superiori a quelli di Elisabetta Tudor e di Cromwell.

Il dispotismo, sia cesareo sia repubblicano, non essendo ancora escluso dalla sovranità, è indispensabile tenere conto della sua efficienza sulla intensità del potere

[&]quot;Altro riferimento al predetto capitolo I. Nelle considerazioni che seguono, D.B. chiarisce definitivamente che cosa intende per «governo aristocratico»; quest'ultimo può essere esercitato a prescindere dalla forma istituzionale dello Stato (repubblicana o monarchica). Da notare che presenta la forma di governo aristocratica come una via di mezzo tra «le Repubbliche esclusivamente democratiche» (o le «monarchie infeudate alla democrazia moderna, specialmente quelle greco-latine») e i «governi assoluti o dittatoriali». Sulla convenienza di quest'ultimi governi vi è dunque una differenza di fondo tra Mahan e D.B., che chissà perchè la sfuma. Va ben sottolineato che per D.B. i governi dittatoriali producono «sforzi intensi ma effimeri», che poco possono giovare «alla continuità e alla efficienza generale e complessa del potere marittimo». Di conseguenza l'interpretazione del Fioravanzo, che presenta D.B. come fautore di un governo dittatoriale, non appare del tutto convincente, perché trascura le differenze di fondo – da D.B. ben rimarcate – tra governo dispotico, governo aristocratico e governo democratico. Su questi argomenti D.B. ritorna ancora trattando delle «obiettività del potere navale».

navale, per quanto questa efficienza non possa informare il principio generale precedentemente enunciato.

I Governi repubblicani o monarchici a base di democrazia preponderante che possono o debbono considerarsi saturi dello spirito popolare e coscienti degli interessi nazionali, sono fra tutti i meno atti a dare intensità al potere navale, a meno che non si trasformino in dittatorialità o direttorietà di grande efficienza.

Il passaggio dalla democrazia alla autocrazia è storico quanto logico, ma assai raramente il potere dispotico assume in questi casi quella solidità che è indispensabi-

le a dare efficienza al potere navale.

Le democrazie antiche, degeneranti rapidamente in demagogie, consentivano più che le moderne il rapido passaggio al cesarismo, ed il periodo remico consentiva più del velico e del moderno all'incremento d'intensità delle flotte, onde può concludersi che oggidì i Governi democratici assai meno che in passato possono influire sulla intensità del potere navale, benché abbiano una speciale attitudine a sviluppare gli elementi naturali della efficienza marittima.

Atene, Corinto, Genova – quantunque il suo Governo fosse un ibridismo democratico-aristocratico – l'Olanda, ed oggidì la Francia, gli Stati Uniti, si dimostrarono e si dimostrano bensì capaci di dare incremento agli elementi di potenza marittima, ma essi non furono ed è assai dubbio che possano essere capaci di dare occasionalmente una grande intensità al potere navale, se non per effetto di una dittatorialità e cesareità che sottentri alla sovranità democratica.

Le condizioni presenti delle varie sovranità europee e delle loro possibili trasformazioni ci impongono di ritenere come corollarii al principio generale sopra enunciato:

1º che l'autocrazia, sia essa cesarea, dittatoriale, direttorica ecc. è sempre capace di dare occasionalmente una grande intensità al potere navale;

2º che la democrazia, sia essa monarchica o repubblicana, difficilmente può conferire, se la sovranità non si trasforma, una grande intensità militare al potere navale.

CONTINUITÀ DEL POTERE NAVALE

Veduta l'influenza che l'indole del Governo può esercitare sulla *intensità* del potere marittimo, vediamo quale sia l'influenza che essa può esercitare sulla *continuità* di questo potere.

Uno dei fenomeni più generali che presenta il sea-power è la intermittenza della intensità, la saltuarietà dei periodi di efficienza e di esaurimento e perciò una man-

canza di continuità intensiva.

Le cause principali di questa discontinuità sono principalmente:

1º la necessità di una continua azione militare, direttrice delle energie che costituiscono il potere marittimo;

2º la lentezza colla quale queste energie, quelle organiche specialmente, si sviluppano e si perfezionano;

3º la inevitabilità dei sacrifizi finanziari che lo sviluppo del potere marittimo, quello militare specialmente, impongono alla nazione;

4º la riluttanza o la difficoltà dei Governi e delle nazioni alla perseveranza dei sacrifizi durante i periodi di pace o di preponderanza marittima;

5º la grande rapidità di decadenza e di esaurimento marittimo, specialmente navale, se vengono meno, anche per breve tempo, le eccitazioni, le direttività ed i sacrifizi finanziari;

6º La difficoltà colla quale le coscienze dei popoli si saturano del senso navale e

marittimo.

Questo ed altre cause tendono, con immediato effetto, a dare una caratteristica di instabilità, di intermittenza, di sussultorietà al potere marittimo assai più evidente ed intensa di quella che storicamente si rivela nel potere continentale.

Anche le marinerie che più intensamente e lungamente contesero ad altre il dominio del mare furono soggette a questo fenomeno di intermittenza e disconti-

nuità del potere navale.

Gli Stati che rivelarono maggiore continuità di efficienza marittima militare, furo-

no indubbiamente quelli di Roma, di Bisanzio, di Venezia e d'Inghilterra.

È però necessario osservare che la continuità e l'efficienza del potere navale di Roma era una conseguenza del consolidato potere continentale, il quale consentiva una preponderanza di forza, di ricchezza, di ordinamenti militari utilizzabili tutti, specialmente nel periodo remico, a vantaggio del potere navale.

L'efficienza marittima di Bisanzio, che durò circa 500 anni, non fu che una continuazione, o meglio una trasposizione di quella dell'Impero romano, e fu quindi piuttosto un fenomeno di inerzia anziché un fenomeno di vitalità, quantunque non possa escludersi la grande e sapiente efficienza della sovranità sulla continuità del potere navale.

Questi due Stati dovettero quindi la continuità del loro potere navale a cause non direttamente e costantemente dipendenti dalla efficienza di questo potere, onde è logico concludere che a questi due Stati ed alle loro marinerie non possono e non debbono essere interamente applicati i principii che riguardano esclusivamente la teoria del *sea-power*.

Dove però la potenza marittima degli Stati dipendeva interamente o massimamente dalla efficienza stessa del potere navale, e non da altre cause di preponderanza militare e politica, il fenomeno di discontinuità si rivela in modo più evidente.

Venezia e l'Inghilterra che, dopo Roma e Bisanzio, tennero lungamente il primato marittimo, se non furono soggette alle sussultorietà di Atene, di Cartagine, di Genova, della Spagna, dell'Olanda, della Francia, non mantennero però quella continuità di efficienza che era indispensabile per conservare, dopo averla consolidata, una preponderanza navale, specialmente militare, che era la base dello Stato.

La curva che rappresentasse in modo continuo la potenzialità del potere navale

di Venezia segnerebbe i seguenti principali punti d'inflessione:

1º Periodo di gestazione – Prime lotte commerciali – Espansività iniziale resa difficile da intense conflagrazioni interne tanto civili che religiose – Limitatissima efficienza (600-800):¹⁶

2º Iniziale sviluppo del potere marittimo – Attività espansiva – Lotte cogli Schiavoni e coi Saraceni – Conquista di gran parte dell'Istria e della Dalmazia (800-1000);

¹⁶ «Le date di questi periodi storici sono soltanto approssimate, quanto conviene all'indole della nostra analisi» (Nota di D.B.).

3º Consolidamento della potenza marittima in Adriatico e Levante – Organizzazione del potere navale – Preponderanza decisiva internazionale – Periodo di grande efficienza dello Stato (1000-1250);

4º Periodo di regresso e di decadenza marittima, dovuto specialmente alle prime lotte per il possesso continentale, alla prevalenza dell'obbiettivo territoriale su quello marittimo, alle turbolenze dei partiti, alle congiure di Bocconio e Bajamonte Tiepolo, al conflitto fra guelfi e ghibellini, fra Chiesa e Stato per causa della Inquisizione; alla scomunica del Papa, al conflitto col patriarca d'Aquileia ed a molte altre cause dalle quali derivava l'insufficienza dello Stato e del potere navale a preservare i possessi ed il dominio del mare contro la sempre crescente marineria di Genova (1250-1400);

5º Periodo di grande energia di Stato e sviluppo di efficienza marittima, dovuto alla consolidazione del potere aristocratico, alla diminuita intensità del dualismo continentale e navale in seguito alla sufficiente organizzazione e stabilità del potere continentale, alla prevalente obiettività del dominio del mare nel conflitto contro i Turchi, alla intermittente, ma pur benefica, solidarietà degli Stati mediterranei contro la preponderanza ottomana, alla rivelazione di alcune eccezionali personalità, alla consolidazione della coscienza del popolo per effetto della obiettività religiosa (1400-1600);

6º Periodo di breve decadenza, specialmente dovuto a causalità interne, quali sarebbero il lusso, la corruzione pubblica e privata, la carestia, la peste, la deficienza di grandi personalità, l'erronea confidenza nel principio di neutralità dello Stato nelle lotte tra Francia e Spagna dal quale, se erano derivati risultati benefici nel secolo precedente quando lo Stato era forte, non potevano derivarne che risultati pessimi quando lo Stato fu debole (1600-1650);

7º Periodo di grande efficienza, quantunque non sempre vittoriosa, dovuto specialmente alla influenza di alcune eccezionali personalità, che valsero ad equilibrarla e a tutelare la cristianità (1650-1700):

8º Periodo di decadenza generale derivante dalla lassitudine dei poteri di Stato, dalla prevalenza del potere continentale ottomano, dalla trasformazione delle marinerie militari, dalla mancanza di una sufficiente continentalità nazionale divenuta indispensabile base al potere navale, dalle perturbazioni interne derivanti dalla Rivoluzione francese, dal gigantesco conflitto europeo cui Venezia poteva tutto al più contendere la sua meschina insularità, date le condizioni di inefficienza internazionale cui le cause precedenti avevano ridotto il suo potere navale (1700-1797).

La curva che rappresenta lo sviluppo della potenza marittima di Venezia rivela quindi due tratti di evidente inflessione, dei quali il primo, dal 1250 al 1400, fu specialmente dovuto alla deviazione verso la continentalità della politica dello Stato, da cui doveva derivarne una deficienza di potere navale, mentre il secondo periodo dal 1600 al 1650, fu dovuto a cause di inefficienza generale dei poteri e corruzione morale degli ordini sociali.

Mentre il secondo periodo di decadenza non può essere giustificato in alcun modo e segna una imperfezione del potere aristocratico immediatamente successiva alla più grande efficienza di questo potere, il primo periodo non solo può essere giustificato dalle eccezionali condizioni politiche d'Italia, cui era quasi impossibile sottrarsi, ma può essere anche considerato utile per le necessità in cui trovavasi Venezia di dare una base continentale allo Stato, che consentisse l'indipendenza militare della marineria, costretta agli assoldamenti di milizie estere o di ventura.

Fino ad un certo punto quel periodo di decadenza marittima fu militarmente una preparazione organica al successivo periodo di grande efficienza navale.

Le perturbazioni interne, le lotte col Papato e colla Inquisizione durante il primo periodo di decadenza poterono bensì menomare la efficienza dello Stato, ma non deviarne le obiettività, e perciò a questa deviazione, che menomava il senso marittimo provocando il militarismo territoriale, è, secondo noi, dovuto specialmente il primo periodo di decadenza, non solo giustificabile come abbiamo detto, ma giustificato, in parte se non in tutto, dalla grande efficienza del periodo successivo.

Se si eccettuano brevissimi periodi di prostrazione dopo i disastri navali o di fiacchezza direttiva, può affermarsi che la curva dello sviluppo potenziale marittimo dall'origine fino alla decadenza finale non presenta che una sola inflessione dovuta ad errore di direttività, poiché la guerra della Morea, se fu fenomeno di decadenza navale e di militarismo prevalente, per il solo fatto che essa fu opera e vanto di uno dei più grandi uomini di mare di Venezia, non può essere da noi considerata come un errore, poiché se teoricamente la giudichiamo oggi uno sbaglio, praticamente, data la situazione generale, non lo fu né poteva commetterlo il Francesco Morosini.

Possiamo quindi concludere che se il potere aristocratico è suscettibile quanto gli altri benché sempre meno, di deficienza morale, esso presenta una grande stabilità direttiva, e perciò la storia di Venezia è una conferma che la continuità del potere navale è una caratteristica eminente degli Stati aristocratici; caratteristica tanto più importante quanto meno stabile si dimostrava la direttività marittima in paragone del potere continentale.¹⁷

La curva che rappresentasse lo sviluppo del potere navale dell'Inghilterra presenterebbe una grande analogia con quella di Venezia nel periodo ascendente, le cui caratteristiche sarebbero presso a poco le seguenti:

1º Lungo periodo di gestazione perturbato da dominio straniero, invasioni, guerre interne, conflitti feudali, dalla prima origine della sovranità sassone nazionale alla invasione normanna (800-1066);

2º Periodo di iniziale sviluppo marittimo, prevalendo pure sempre la continentalità in tutte le sue funzioni, specialmente in quella militare, per le continue guerre, interpolate da brevissimi periodi di pace, tanto interne che esterne (1066-1250);

3º Periodo di iniziale espansione marittima, ma non di adeguata efficienza militare. Genesi della marineria di Stato. Prime grandi lotte navali correlative alle invasioni e guerre continentali in Francia, Fiandra... La continentalità diviene l'obiettività politica preponderante, ma l'importanza del potere navale non viene menomata, ma anzi accresciuta dalla errata obiettività, alla cui attuazione era indispensabile il potere navale (1250-1500);

4º Periodo di grande intensità ed efficienza marittima. Adeguato sviluppo ed organizzazione del potere navale. La colonizzazione diviene l'obiettività preponderante. Le energie nazionali acquistano una grande forza espansiva. L'indole del potere marittimo si manifesta piuttosto marinaresca e mercantesca che politica e militare, escluso il breve periodo dittatoriale di Cromwell, durante il quale prevalse la direttività e l'obiettività militare (1500-1650);

¹⁷ Altra «pezza d'appoggio» per le affermazioni di cui alla precedente Nota 15: Venezia fu sempre un'oligarchia, mai una dittatura. L'autore ne cita spesso l'esempio.

5º Periodo di grande efficienza politica e militare dello Stato, susseguente al periodo delle iniziative private preponderanti. Grandi espansioni. Grandi guerre. Decisiva preponderanza navale, escluso il breve periodo (1680-1690) cagionato dalla eccezionale efficienza della marineria francese per opera di Colbert e Tourville (1650-1770);

6º Periodo di menomazione della preponderanza politica e militare in Europa. Decadenza del potere navale dovuta specialmente a indisciplina, corruzione, malversazione, insufficienza direttiva, conseguenze quasi inevitabili di una consegui-

ta preponderanza marittima (1770-1800);

7º Periodo di eccezionale intensità e preponderanza, dovuto a cause di eccezionale impulsività. Grande sapienza direttiva tanto politica che militare. Culminazione storica del potere marittimo britannico. Grande incremento della continentalità coloniale. Adeguato incremento del potere navale, la cui efficienza preponderante non segna che un breve periodo (1870-1880) di menomazione, susseguito da un rapidissimo e colossale incremento di potenzialità (1880-1898).

Non tenendo conto di taluni brevi periodi di prostrazione o di governo, si può concludere che nel suo movimento ascendente il potere britannico presenta, come quello di Venezia, una prima inflessione della curva dovuta ad errata direttività per la preponderanza degli obbiettivi territoriali dal 1250 al 1500. Durante questo periodo però l'efficienza navale, se non fu accresciuta quanto lo sviluppo della curva di potenzialità consentiva, non fu però menomata quanto quella di Venezia, le cui guerre continentali escludevano la cooperazione navale e generavano il dualismo continentale e marittimo.

La seconda inflessione della curva britannica fu specialmente dovuta a corruttività, a fiacchezza direttiva, ad eccessiva fiduciosità, ad un deprezzamento generale delle funzioni morali dello Stato che corrisponde presso a poco al periodo di deprezzamento, dal 1600-1650, pel potere marittimo di Venezia.

L'Inghilterra si trova tuttavia nel suo periodo ascendente, ed è assai temerario prevedere lo sviluppo futuro, ma è lecito presupporre che se l'elemento aristocratico non verrà sopraffatto dalla invadente democrazia e conserverà il retaggio direttivo dello Stato, specialmente politico e militare, non sono e non saranno per molto altro tempo probabili quelle inflessioni della curva di potenzialità marittima, che segnano le menomazioni o la decadenza degli Stati. 18

Le precedenti considerazioni ci permettono di affermare che se *l'intensità* del *sea-power* non è una prerogativa degli Stati aristocratici, la *continuità* e la *stabilità* del potere navale ne sono invece una proprietà quasi esclusiva.

LE OBIETTIVITÀ DEL POTERE NAVALE

L'intensità e la continuità del potere navale sono indubbiamente conseguenze delle obiettività che le determinarono, e perciò potrebbe concludersi che gli Stati che

¹⁸ Giudizio che almeno in parte corregge e attenua quello di cui al Capitolo III (vds. anche Nota 7) nel quale si intravede la previsione – recepita dal Fioravanzo – di un'ormai prossima decadenza dell'Inghilterra. In questo caso, si prevede che l'Inghilterra potrà decadere solo se l'aristocrazia perderà il suo potere, quindi solo per ragioni interne.

conseguirono l'intensità e la continuità dovettero avere una chiara e forte concezione delle obiettività marittime, ma poiché le obiettività sono variate e complesse, così interessa vedere quali di esse favoriscano specialmente l'intensità o la continuità e perciò come l'obiettività si armonizzi colla indole del Governo.

Le obiettività si possono principalmente classificare in immediate e lontane, in

urgenti e dilazionabili, in commerciali e coloniali, in mercantesche e militari.

Attenendoci agli insegnamenti storici ed alle sapienti considerazioni del Mahan, possiamo affermare che i Governi dispotici, per effetto della personalità autocratica, hanno una speciale attitudine a comprendere, provocare, conseguire le obiettività urgenti, immediate, coloniali, militari, per effetto delle quali l'efficienza ed il prestigio della sovranità si manifesta e si consegue più rapidamente

Queste obiettività sono quindi specialmente eccitatrici di intensità, e noi troviamo che esse caratterizzano appunto quei periodi dispotici e dittatoriali, come quelli di Alcibiade, di Amilcare Barca, di Cesare, del Doria, di Filippo II, di Cromwell, di Luigi XIV, di Caterina II, di Napoleone I, durante i quali il potere navale assurse rapi-

damente dalla inefficienza ad una intensità relativa.

L'indole stessa di tali obiettività, se si esclude quella coloniale o per meglio dire del possesso, non consente la continuità, poiché nella sovraeccitazione si logorano rapidamente le energie, quando non alimentate da risorse naturali o da eccezionali successi, mancando i quali si modificano spesso le obiettività, passando dalle marittime alle continentali, con grave danno della stabilità del potere marittimo.

Mentre adunque i Governi dispotici hanno attitudine a comprendere gli obbiettivi politici e militari, specialmente se immediati, essi si dimostrano quasi sempre incapaci di commisurare i loro obbiettivi alle risorse naturali del paese e provocano per-

ciò fenomeni quasi sempre fittizi, anche se vittoriosi.

I Governi a base democratica hanno una speciale attitudine a comprendere, provocare, conseguire le obiettività urgenti, immediate commerciali e mercantesche

che più direttamente promuovono il benessere materiale della nazione.

Le obiettività lontane e dilazionabili, che determinano l'evoluzione del potere navale, sono estranee al potere dispotico quanto a quello democratico. In questi Stati retti a dispotismo od a democrazia manca la tradizionalità, il sistema, la gravitazione politica, e perciò essi non possono generare fenomeni di continuità e di stabilità marittima, perché non si compenetra l'obiettività lontana con quelle immediate.

Il potere democratico ha quindi comune con quello dispotico l'attitudine alle obiettività urgenti ed immediate, ma tende alle obiettività utilitarie invece che a

quelle militari.

La Francia sotto Luigi XIV e Napoleone I offre l'esempio più evidente del potere dispotico tendente alle obiettività immediate urgenti e militari, mentre Atene e l'Olanda specialmente offrono esempi del potere democratico tendente ad obiettività immediate sì, ma di carattere mercantesco, utilitario.

La democrazia ha quindi speciale attitudine a sviluppare ed utilizzare le risorse naturali del paese a scopo immediato di godimento; il dispotismo invece, allo scopo di immediato esaltamento, tende ad esaurire le risorse naturali, provocando, dopo il

fenomeno intensivo, la precipitosa decadenza.

L'obiettività militare e quella utilitaria rarissimamente si compenetrano, in modo efficace e duraturo, quando non sono entrambe guidate da obiettività lontane e dilazionabili; ma poiché l'indole di quella è incompatibile col carattere di questa, così la storia

non registra alcun caso in cui il dispotismo o la democrazia abbiano armonizzato efficacemente per la continuità del *sea-power* le obiettività militari con quelle utilitarie.

Atene e Genova che furono intermittentemente aristocratiche e democratiche, con prevalenza di democrazia, rappresentano marittimamente l'innesto del militarismo sulla utilitarietà e di questa su quello, ma forniscono anche la prova che tale connubio è un ibridismo dal quale non può derivare la continuità del potere navale, ad onta della grande intensità di cui si dimostrarono occasionalmente capaci.

Ma più armonica e perfetta correlazione di tutte le obiettività può soltanto essere consentita da quel Governo che armonizza e perfeziona le energie impulsive della

Nazione, utilitarie e militari, allo scopo della continuità del potere marittimo.

Il Governo aristocratico che consente questa armonia, colla preponderanza di una casta che addensa la nazionalità ed accentra la direttività, è pure quello che assicura nel miglior modo possibile la continuità del potere navale.

Le obiettività lontane non sono sopraffatte da quelle immediate, poiché la direttività divenuta sistematica resiste con la sua inerzia agli impulsi perturbatori, mentre modera quelli che per eccessiva intensità tenderebbero a far precipitare la macchina dello Stato.

L'aristocrazia di Stato, non quella araldica, costituisce il volante nel quale vengono successivamente immagazzinate le energie esuberanti, e per mezzo del quale si preserva l'equilibrio del meccanismo e la continuità del movimento, onde essa rappresenta la funzione regolatrice della dinamica dello Stato.

Gli Stati cui manca questa funzione di continuità sono soggetti a concussioni, a precipitazioni dinamiche e conseguenti disastri, non meno degli apparati meccanici.

Finché il meccanismo dello Stato non avrà raggiunto quella perfezione che esclude i regolatori, a qualunque categoria essi appartengono, divenendo l'energia stessa del sistema l'auto-regolatrice dinamica, da che siamo oggi molto lontani, si dovrà considerare più efficiente quel Governo il cui apparato regolatore consente la più perfetta dinamica dello Stato.

Il potere navale è quello che, pure giovandosi di impulsi e di eccitazioni, richiede la maggiore continuità e stabilità intensiva e direttiva, onde il governo aristocratico è quello che meglio corrisponde alle complesse esigenze del potere marittimo.

La ragione politica del *sea-power*, senza escludere in modo assoluto l'efficienza temporanea dei Governi dispotici e democratici, afferma però in modo evidente la maggiore eccellenza del Governo aristocratico, il quale è, o dovrebbe essere, la sintesi purgata della coscienza nazionale.

Dicemmo precedentemente che la utilizzazione delle energie naturali, commensurabili o no, da cui dipende la efficienza del potere navale, era specialmente funzione dell'indole del Governo e della coscienza nazionale.

Le considerazioni precedenti, riguardanti le forme principali dei Governi, riguardano implicitamente anche la coscienza nazionale nelle sue tendenze, coercizioni, abdicazioni, ecc. onde non occorrono considerazioni speciali e possiamo riassumere le nozioni che direttamente la riguardano nei seguenti enunciati:

1° La vigoria delle coscienza popolare è sempre in funzione di intensità del potere navale, perché naturalmente satura delle istintive obiettività nazionali, specialmente utilitarie;

2º La coscienza popolare, benché satura di istintive obiettività, difficilmente comprende le modalità del loro conseguimento;

3º Raramente la coscienza popolare si rivela funzione di continuità, perché sollecita solo di benessere materiale ed aliena dai sacrifizi indispensabili alla preservazione di questo benessere;

4º La stabilità della coscienza non può derivare che da un ordinato e progressivo sviluppo delle energie naturali, e dalla commisurazione degli obbiettivi alla graduale

efficienza dello Stato;

5º La coscienza popolare tende facilmente alle esaltazioni, alle intemperanze, alle precipitazioni ed alle conseguenti perturbazioni della dinamica dello Stato;

6º La coscienza perturbata degenera rapidamente in incoscienza e da questa ne

derivano le menomazioni interne ed esterne della nazione;

7º La coscienza perturbata non si risana che per effetto di una grande vittoria del

Governo, conscio del suo lungo e difficile compito.

La coscienza nazionale essendo la sintesi di tutte le energie intellettuali e morali che costituiscono gli elementi incommensurabili della efficienza dello Stato, le considerazioni precedenti compendiano la teorica del *sea-power* per quanto riguarda la parte astratta, imponderabile di questa teorica.

Le conclusioni cui siamo giunti furono in gran parte derivate dalle sapienti considerazioni che il Mahan ha diffuso nell'opera sua, mano mano che se ne presentava

l'occasione.

Le aggiunte e le variazioni che credemmo di introdurre furono dettate dal desiderio di dare alla teorica del *sea-power* una maggiore coordinazione ed estensione, convinti della grande importanza di questa teorica, che tuttavia si trova nel suo primo periodo di rudimentale sviluppo.

Fra gli elementi incommensurabili del potere navale il Mahan non comprende la civiltà, forse perché nel suo studio non ebbe mai occasione di considerare conflitti

fra nazioni aventi una civiltà sostanzialmente diversa.

Noi però crediamo che la civiltà costituisca uno degli elementi principali di

potenzialità degli Stati.

Il conflitto cino-giapponese ci offerse infatti l'occasione di esaminare l'influenza di due diverse civiltà, ed il conflitto ispano-americano consentiva anch'esso larghe considerazioni sulla diversa efficienza di due civiltà, se non sostanzialmente distinte, abbastanza dissimili per determinare una speciale influenza militare.

I conflitti venturi che si preparano nell'estremo Oriente, offriranno più largo campo alle dissimili influenze di diverse civiltà, e perciò crediamo necessario di comprenderla fra i fattori incommensurabili di potenzialità, quantunque, per ora, riesca assai difficile formulare i criteri speciali di efficienza relativa che debbono completare la teorica del potere marittimo.

LA RAGIONE MILITARE

Esaminata la ragione politica del *sea-power*, giovandoci specialmente dell'opera del Mahan, dobbiamo procedere allo studio della ragione militare, coordinando ed ampliando i criteri che l'illustre storico americano ha disseminato nella sua opera.

Il Callwell non esprime mai apprezzamenti sintetici di carattere esclusivamente navale, e perciò l'opera sua, se giova a confermare i concetti teorici espressi dal Mahan, non porge altro complemento alla teorica del sea-power, che quello riguardante la correlazione fra gli eserciti e le armate.

Questa correlazione militare è indubbiamente una funzione del potere navale; siccome però, in tesi generale, essa è subordinata al conseguimento del dominio del mare, così dovremo far precedere le considerazioni che riguardano questo dominio e quelle che riguardano la correlazione continentale e marittima.

La ragione militare è quella parte della teorica del *sea-power* che considera l'utilizzazione e l'impiego degli elementi di potenzialità marittima allo scopo della più efficiente risoluzione del conflitto.

Questa parte della teorica comprende quindi tutto il processo di utilizzazione, e può scindersi in tre processi riguardanti:

- 1° La preparazione generale militare;
- 2º La lotta per il dominio del mare;
- 3° L'utilizzazione di questo dominio.19

LA PREPARAZIONE MILITARE.20

Una buona preparazione militare implica sempre, o quasi sempre, una buona preparazione politica, ma questa non implica sempre quella, perché la prima è una conseguenza immediata della seconda, mentre questa costituisce solo un buon precedente che può avere non adeguati conseguenti.

Le campagne di Federico II e di Napoleone I offrirono invece esempi di buona preparazione militare, mentre fu difettosa ed erronea la preparazione politica; ma è necessario tenere conto della personale obiettività dei due grandi capitani, per spiegare l'eccezionalità, poiché l'intervento del *genio*, come esponemmo nel I capitolo della *Strategia navale*, è sufficiente per scalzare le basi di qualunque teoria, ed in ogni caso le conseguenze della impreparazione politica se non furono immediate non tardarono però a manifestarsi. Se Federico il Grande seppe successivamente, con una saggia politica, rafforzare lo Stato, Napoleone, che non seppe o non volle, perdette l'Impero.²¹

¹⁹ Di conseguenza il potere marittimo – cosa ben diversa del dominio del mare – riguarda le condizioni e i presupposti per la sua conquista e ne assicura il mantenimento.

²⁶ In questa parte fondamentale, l'autore indica le condizioni per un corretto rapporto tra preparazione politica e militare (quindi anche tra politici e militari), sottoponendo a dura critica − perché troppo vasta e indeterminata − la definizione di strategia data da Mahan (Cfr. pp. 58-59 de *L'Influenza del potere marittimo sulla storia* e pp. 19-20 dell'Introduzione del Flamigni). Per ben comprendere e valutare le considerazioni dell'autore in proposito, occorre rifarsi sia alla sua precedente definizione e al contesto in cui nasce (Parte I, para. VIII), sia agli studi del 1894-1895 sulla strategia navale riportati nella Parte II. Utile inoltre (specie per la strategia terrestre e le sue origini) consultare F. Botti, *Il pensiero militare...* Cit., Vol. I capitoli I, II e III.

[&]quot;Il giudizio di D.B. sulla cattiva preparazione politica delle campagne di Federico II e di Napoleone I è troppo drastico e troppo generalizzato, non potendo essere riferito a tutte le campagne dei due sommi condottieri e ai loro obiettivi politici e militari. Se così fosse, come potrebbe – in linea generale – una cattiva politica generare una somma strategia? Oppure, sempre se si ritiene valido il giudizio di D.B., si potrebbe affermare che Napoleone fu cattivo stratega solo perché definitivamente sconfitto a Water-loo e – prima – in Russia e Spagna; affermazione che sarebbe senza fondamento.

Le due preparazioni, benché si possano compenetrare costituiscono, specialmente negli Stati moderni, due distinti procedimenti non collegati da vincolo indissolubile, ed è perciò che noi non crediamo accettabile la definizione che il Mahan diede della *strategia*, compenetrando la politica colla preparazione militare, confortando la propria opinione con quella di un *recent French author*, di che non aveva proprio bisogno.²²

«La strategia navale ha per scopo», dice il Mahan, «di fondare, sostenere ed accrescere, tanto in pace che in guerra, il potere navale di una nazione». Questa definizione a noi pare non solo troppo vasta poiché comprenderebbe tanto la politica, quanto l'amministrazione di Stato, ma ancora militarmente troppo vaga ed indeterminata, poiché essa nulla specifica e nulla determina che distingua la strategia dalla tattica e dagli altri rami della scienza militare, i quali tutti concorrono a support and increase

the sea power of a country.

Né vale il dire che le definizioni usualmente date per la parola strategia sono too narrow for naval strategy poiché esse non insegnano a cogliere, in tempo di pace, tutte le opportunità di stabilirsi in alcuni prescelti points of a coast in different seas. Il procedimento diplomatico non è mai stato considerato un procedimento strategico. Avere una finalità ultima comune non esclude la specializzazione delle scienze militari, come non esclude quelle delle altre scienze; né la finalità dell'arte esclude la distinzione della pittura e della scultura.

Se si dovesse adattare la definizione del Mahan, bisognerebbe anche generalizzare con una sola definizione le scienze politico-militari, ritornando a quelle del Machiavelli che *arte della guerra* intende tutta la dottrina che alla guerra si riferisce.

In un'epoca di grande specializzazione, di divisione delle scienze come del lavoro, la generalizzazione voluta dal Mahan sarebbe un regresso, poiché, se la scienza della guerra collima con quella politica, esse costituiscono due specialità della scienza dello Stato, che se in passato poterono compenetrarsi ed anche unificarsi, per ragioni di civiltà e di scienza in una medesima casta militare, dirigente ed operante, le attuali condizioni della civiltà e della scienza non lo consentono.

Noi riteniamo quindi che la ragione politica e la ragione militare costituiscano due specialità distinte della scienza dello Stato, anche in quella parte che riguarda la

genesi, lo sviluppo, l'estrinsecazione del potere marittimo.

La preparazione politica è di competenza della ragione politica, e perciò non di immediata competenza della ragione militare, quantunque la dipendenza della preparazione militare da quella politica esiga, per l'efficienza del *sea-power*; che la ragione politica sia cosciente della indole e dei bisogni della sua consorella militare.

Le nozioni generali della scienza dello Stato devono quindi essere comuni tanto alla gerarchia politica, quanto a quella militare, ma una più ampia e intima immedesimazione nuocerebbe ad entrambe, impregnando di politica il senso militare, e di militarismo quello politico creando così quegli ermafrodismi che galleggiano spesso al sommo delle gerarchie amministrative.²⁵

[&]quot;L'autore francese, del quale Mahan non indica il nome (Lewal?) è oggi difficile da individuare. Si vedano comunque, in merito, le considerazioni di D.B. nella Parte I (para. VIII) e II di questo volume e nella Parte III del Vol. II.

²³ Probabile riferimento alla situazione italiana del momento, nella quale i conflitti e la confusione di poteri che tanto avevano influito sulla condotta delle guerre del 1848-1849 e 1866 non erano stati eliminati.

Queste nozioni generali, che debbono essere la dottrina sintetica degli uomini di Stato per quanto riguarda la direttività, tanto interna che esterna, nazionale ed internazionale, possono compendiarsi nei seguenti principali aforismi:

1º Favorire il naturale sviluppo di tutte le energie di carattere marittimo, non

solamente quelle militari, provocandone e dirigendone la espansività;

2º Tutelare e rafforzare tutte le manifestazioni della nazionalità che si esplicano all'estero, elevandone la dignità;

3º Trarre dall'emigrazione e colonizzazione il maggiore rafforzamento della efficienza nazionale ed internazionale dello Stato;

4º Considerare tutte le energie commerciali ed industriali come il vero e indispensabile fondamento del potere internazionale dello Stato;

5º Ritenere sempre necessaria la tutorietà dello Stato anche quando le energie

private sono attive e l'espansività rigogliosa;

6º Consolidare il potere marittimo con un forte potere navale, dotato di forza e di autonomia adeguata al suo compito;

7º Classificare per ordine ed importanza le obiettività politiche dello Stato.

Questi criteri di preparazione politica determinano il programma sintetico del Governo, per quanto riguarda il potere marittimo, e le specificazioni di questo programma dovrebbero essere formulate in modo da costituire il manuale della alta gerarchia politica e militare.

Se i criteri della preparazione politica non sono chiaramente ed esattamente determinati, vi è assai poca speranza che la preparazione militare riesca adeguata al

suo compito.

La storia non offre insegnamenti più tangibili e numerosi di quelli che riguardano la preparazione militare.

Si potrebbe assumere come assioma che l'impreparazione è la caratteristica del potere militare e specialmente di quello navale.

Rarissimi sono gli esempi di guerre marittime iniziate con una lodevole preparazione.

Limitandoci al periodo storico considerato dal Mahan e dal Callwell, possiamo affermare:

A) l'Inghilterra e l'Olanda iniziano la seconda guerra (1665-67) entrambe impreparate. La prima per decadenza militare dopo la morte di Cromwell, la seconda per abituale trascuranza degli ordini militari, dovuta a preponderanza di utilitarietà mercantesche;

B) la terza guerra anglo-olandese (1672-74), preveduta da entrambe le parti, fu meglio preparata, ma l'Olanda per difetto di amministrazione navale, dovuta a mancanza di concentrazione militare e di solidarietà politica fra le provincie, non fu in grado di utilizzare opportunamente le sue forze quando quelle anglo-francesi non erano ancora riunite. La Francia era ancora navalmente impreparata ad una grande lotta sul mare, e l'Inghilterra non ardì assumere da sola l'offensiva, per inadeguata efficienza;

C) la guerra della Lega d'Asburgo (1688-97) fu iniziata dall'Inghilterra e dall'Olanda contro la Francia senza adeguata preparazione, quantunque The war of the pen avesse preceduto per alcuni anni The war of the sword. La Francia solo iniziò la guerra con una forte preparazione dovuta a Tourville e Colbert, mentre The navy of England and of Holland were declining in number and efficiency, ciò che le condusse impreparate alla sconfitta di Beachy-Head;

D) la guerra della successione di Spagna (1702-1713) fu caratterizzata dalla inefficienza navale della Francia che rinunciò, dopo di avere conseguito nel 1690 la preponderanza navale, a contendere all'Inghilterra il dominio del mare, per incapacità di ricostituire la flotta dopo il disastro della Hogue;

E) la guerra della successione di Austria (1740-1748) segnò la decadenza del potere navale franco-ispano, annientato da quello britannico, la preparazione essen-

do riuscita inadeguata al compito della lotta contro la sola Inghilterra;

F) la guerra di sette anni (1756-1763) riconferma l'importanza e la preparazione

navale della Francia;

G) la guerra d'indipendenza d'America, cui parteciparono Francia, Spagna, Olanda contro l'Inghilterra (1778-1782), dimostrò:

1º l'impreparazione dell'Inghilterra riposante sugli allori conseguiti;

2º l'inefficienza navale dell'Olanda decaduta per sempre dalla sua antica grandezza marittima;

3º la eccezionale preparazione della Francia, risorta per opera dello Choiseul;

4º la costante impreparazione della Spagna.

H) le guerre della repubblica Francese (1793-1800) dimostrarono:

1º l'impreparazione iniziale dell'Inghilterra;

- 2º l'efficienza di una salda base marittima sulla rapidità dell'incremento potenziale della flotta;
- 3º la rapidità della decadenza navale della Francia per effetto dei provvedimenti politici repubblicani;

4º la costante inefficienza ed impreparazione della Spagna:

5º l'inefficienza della guerra di corsa;

6º la grande instabilità ed inconsistenza del potere navale fondato sopra basi fittizie;

I) le guerre napoleoniche (1803-1815) trovarono l'Inghilterra preparata ed al sommo della sua potenza navale contro la quale s'infranse il genio e l'energia del grande capitano, perché gli fece difetto l'intendimento della ragione navale. La marineria Imperiale cui non mancarono né le navi né le basi d'operazione, né la direttività strategica, fu incapace sempre di una efficiente preparazione iniziale;

K) la guerra dell'indipendenza della Grecia (1821-1827) ha dimostrato l'incapacità della Turchia di giungere dopo sei anni ad una decente preparazione navale, contro un nemico che mancava di qualsiasi preparazione militare e di qualsiasi organizzazione;

L) la guerra turco-russa (1828-29) dimostrò l'impreparazione completa della Turchia, il cui potere navale, egizio in massima parte, era stato distrutto a Navarino nella

guerra precedente;

M) la guerra di Crimea ha provato che la preparazione la più efficiente per esuberanza di forze è sempre lenta e difficile quando grandi eserciti debbono dipendere dal potere navale:

N) la guerra austro-italica del 1866 ha dimostrato l'impreparazione generale, dovuta specialmente alla impreparazione politica per l'Austria, ed alla impreparazio-

ne militare per l'Italia.

O) la guerra franco-prussiana del 1870 ha dimostrato che una buona preparazione difensiva marittima, conseguenza di una buona preparazione politica può conseguirsi in circostanze eccezionali, ad onta di una insufficiente preparazione navale;

P) la guerra di secessione americana (1861-64) è caratteristica per la grande difficoltà di una iniziale preparazione, ad onta di grandissime risorse marittime, quando difetta la preparazione politica. Q) la guerra turco-russa (1877-78) ha rivelato la inadeguata preparazione di entrambi gli Stati alla entità del conflitto, politicamente preveduto, ma non preparato:

R) il conflitto cino-giapponese (1894-95) ha dimostrato l'efficienza della preparazione politica e militare del Giappone e l'inefficienza di queste preparazioni per

parte della Cina;

S) il conflitto ispano-americano (1898) ha riconfermato per l'Unione le difficoltà della preparazione, tanto continentale che marittima, ad onta di gigantesche risorse e l'impossibilità di una efficiente preparazione navale, ad onta di mezzi idonei e sufficienti quando manca interamente, come mancò alla Spagna, la preliminare preparazione politica.

Gli insegnamenti storici di tre secoli, che potrebbero essere avvalorati da quelli di venti secoli precedenti, dimostrano che, a meno di rare eccezionali eventualità, l'impreparazione militare è la caratteristica di quasi tutte le guerre marittime, anche se precedute da un periodo di intensa tensione e di sufficiente prepara-

zione politica.24

Le principali caratteristiche che presenta, storicamente, l'impreparazione militare parrebbero essere le seguenti:

1º le obiettività nazionali sono raramente determinate con evidenza e fortemente compenetrate nella coscienza popolare;

2º la preparazione militare è sempre imperfetta ed insufficiente quando non sono bene determinate le obiettività nazionali;

3º Il dualismo continentale marittimo è la causa preponderante della impreparazione organica dello Stato;

4º Il conflitto direttivo, territoriale e navale, perturba la preparazione militare e non ne consente l'efficace utilizzazione durante la guerra;

5º la prevalenza mercantesca è di ostacolo alla preparazione militare, e la preponderanza militare tende a menomare lo sviluppo delle energie che sono le basi della sua efficienza:

6º la preparazione interna, tanto politica che militare, è quasi sempre più lenta, perturbata ed imperfetta della corrispondente preparazione politica internazionale:

7º la preparazione organica è sempre più complessa, imperfetta ed insufficiente della preparazione materiale;

²¹ Generalizzazione eccessiva e giudizio troppo severo. La recentissima guerra cino-giapponese non era forse un esempio di buona preparazione anche navale da parte giapponese? nelle tante guerre esaminate dal Mahan, Callwell e dallo stesso D.B. lo strumento navale poteva dirsi sempre impreparato? Andrebbe inoltre considerato che (come mette in evidenza Camillo Manfroni nell'articolo *La Marina nel secolo XIX* – «Rivista Marittima» 1901, Vol. I Fasc. D dopo le guerre napoleoniche le Marine delle principali potenze svolsero per tutto il secolo un'efficace funzione – spesso concertata – di «pronto intervento» in tutte le parti del mondo, per operazioni che oggi definiremmo di *peace keeping* o *enforcing* (ruolo, tra l'altro, ben descritto e caldeggiato dal Mahan – Cfr. *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, p. 431). Lo strumento terrestre – e in parte anche navale – della Prussia nelle guerre del 1864, 1866 e 1870 aveva dimostrato la più alta preparazione: quindi non si può parlare di «rare eccezionali eventualità», perché il concetto di preparazione è relativo e vince chi è meno impreparato, senza pretendere la perfezione. Anche la flotta austriaca vittoriosa nel 1866 era tutt'altro che impreparata, mentre lo strumento navale inglese, come scrive lo stesso D.B., ha alternato a periodi di decadenza e impreparazione, periodi di buona e anche ottima preparazione.

8º la preparazione dei teatri di operazione è quasi sempre più imperfetta di quella quantitativa delle forze mobili;

9º la preparazione qualitativa, intellettuale e morale è sempre inferiore a quella

quantitativa delle forze combattenti;

10° la preparazione dell'alta gerarchia militare è quasi sempre più imperfetta di

quella corrispondente nella gerarchia inferiore.

Questi criteri negativi della preparazione militare determinano pure, per antitesi, i criteri positivi, e perciò completano le nozioni fondamentali che riguardano la ragione militare del potere navale.

La specificazione particolareggiata di queste nozioni generali è di competenza della organica e della strategica, e perciò esorbitano dall'indole di questo studio

avente per iscopo la teoria generale del potere marittimo.

IL DOMINIO MILITARE NAVALE.

La lotta per il conseguimento del dominio del mare è di competenza esclusiva della direttività militare marittima.

La teorica che riguarda questo fatto deve comprendere le nozioni generali che inquadrano la direttività della guerra, senza invadere il campo della strategia navale.

L'indole della lotta per il dominio è quindi l'obiettivo della teorica, mentre

l'estrinsecazione della lotta è l'obiettivo delle altre scienze militari marittime.

Il nostro compito è quindi quello di indagare storicamente, col sussidio degli insegnamenti del Mahan e del Callwell, con quali metodi si consegue o si contrasta il dominio del mare.

Il conseguimento anche parziale del dominio implica l'offensiva, mentre la pre-

servazione del dominio già conseguito implica la difensiva.

La nazione che si considera preponderante assume quasi sempre, tanto per mare che per terra, l'offensiva; quando però l'esistenza della nazione dipende in massima parte dalla sicurezza delle comunicazioni marittime, il suo principale obiettivo è la preservazione della sua esistenza, e perciò il suo compito diviene difensivo; mentre la nazione, la cui esistenza è meno vincolata alla sicurezza del mare, ha un compito navale specialmente offensivo.

Questo criterio fondamentale della guerra marittima è in opposizione col criterio fondamentale della guerra continentale, che assegna alla nazione che militarmente è

più forte il compito offensivo.25

²⁸ Queste valutazioni sembrano in contraddizione con quanto D.B. osserva nel precedente capitolo IV (pag. 321 - vds. anche Nota 39 al predetto capitolo): 4a flotta che ha maggior necessità di dominio è costretta all'offensiva anche se meno potente». Esse contrastano, inoltre, con le precedenti affermazioni di D.B. (vds. Parte I) secondo le quali per la flotta italiana, molto inferiore a quella francese, era conveniente solo una difensiva strategica, perché non era in grado di sfidare il nemico in battaglia. Se fosse vero quanto afferma D.B., la *Royal Navy* durante le guerre napoleoniche (così come nel 1940-1943 contro la flotta italiana) avrebbe dovuto limitarsi a difendere le sue vitali linee di comunicazione, mentre è vero esattamente il contrario. In realtà, ciò che fa decidere l'atteggiamento strategico da tenere è – insieme con l'obiettivo della guerra – soprattutto la valutazione delle possibilità delle forze proprie e nemiche, sia terrestri che navali. Le differenze tra guerra terrestre e marittima sono altre. Esse sono indicate da D.B. – oltre che qui di seguito – anche negli articoli precedenti (vds. Parte I).

Questa divergenza di criteri fondamentali, è causa di grande confusione e di errati giudizi quando la direttività marittima è giudicata coi criteri territoriali.

Le inesatte definizioni finiscono per provocare erroneità di concetti ed è perciò necessario rettificarle, specificando le cause della divergenza fra i criteri fondamentali delle guerre marittime e territoriali.

La causa essenziale di questa divergenza sta nella interposizione di un mezzo disgiuntivo di carattere assolutamente dissimile da quello sul quale si trovano gli obbiettivi vitali del conflitto.

Le marinerie, militari o mercantili, non costituiscono un obietivo risolvente se non in quanto esse sono l'unico collegamento fra gli obbiettivi territoriali.

L'offensiva navale, per essere teoricamente risolutiva, deve implicare la possibilità di un'offensiva territoriale risolvente, o provocare l'esaurimento della nazione nemica.²⁶

Le forze mobili navali, per gli effetti risolutivi dei conflitti, possono paragonarsi alle forze mobili territoriali soltanto quando possono provocare l'esaurimento del nemico.

Questo fatto è solamente possibile quando l'insularità o peninsularità sia insufficiente a garantire l'esistenza materiale di uno dei belligeranti e perciò quando questa esistenza dipenda quasi interamente dalla sicurezza delle vie marittime.

L'eccezionalità di questi casi non consente di considerare come funzioni simili le forze territoriali e marittime, donde la necessità di criteri speciali per la teorica della guerra marittima.

Questa necessità di criteri e definizioni speciali fu intraveduta dal Mahan, come era stata pure da noi intuita quando esaminammo il problema della difesa marittima dell'Italia.

La novità degli studi strategici navali non ci consentì allora di scrutare la ragione teorica di questa divergenza fra i criteri continentali e marittimi, ed il Mahan stesso non ha che sfiorata l'importante questione, che concreta tutta la dissomiglianza fra le guerre territoriali e navali.²⁷

"The word *defence* in war involves two ideas", dice lo storico americano, "which for the sake of precision in thought should be kept separated in the mind. There is defence pure and simple, which strengthens itself and awaits attack. This may be called *passive defence*. On the other hand, there is a view of defence which assert that safety for one's self, the real object of defensive preparation, is best secured by attacking the enemy. The confusion of the two ideas leads to much unnecessary wrangling as to the proper sphere of army and navy in coast-defence. *Passive defen-*

^{*} Ciò significa che, per stabilire le esatte implicazioni del raggiungimento degli obiettivi navali, occorre considerare anche quelli della guerra terrestre, o meglio quelli della guerra (e viceversa). Infatti Washington nel 1781 scriveva che «nessuna forza terrestre può agire in modo decisivo se non è accompagnata dalla superiorità marittima». Questo naturalmente vale quanto più una Nazione ha una fisionomia marittima e non si é verificato, ad esempio, nella guerra franco-prussiana del 1870-1871.

²⁷ Qui D.B. fa esplicito riferimento alla *Difesa marittima della Italia* (1881), ricordando che le sue riflessioni di allora non erano ancora inquadrate in un preciso contesto teorico. Se Mahan trascura i problemi della correlazione terrestre-marittima, è perché poco interessano al momento la sua Nazione, che ha caratteri preminentemente marittimi.

ce belong to the army; everything that moves in the water to the navy, which has the

prerogative of the offensive defence".8

Benché questa distinzione nel modo come è sviluppata dal Mahan, sia troppo assoluta, e non soddisfi convenientemente alle esigenze della teoria del *sea-power*; ciò non pertanto essa dimostra che esiste *the confusion of the two ideas*, e che questa confusione nuoce alla chiarezza della teorica navale.

L'offensiva navale, secondo i criteri precedentemente esposti, assai spesso non è

che la modalità attiva della difesa marittima.

«Such a defence», dice il Mahan, «may seem to be really offensive war – e lo sarebbe certamente secondo i criteri territoriali – but it is not: it become offensive only when its object of attack is changed from the enemy's fleet to the enemy's country».²⁹

Anche questo criterio non è, secondo noi, sufficientemente distintivo, poiché una flotta che abbia per obiettivo quella nemica può provocare l'esaurimento della nazione, con effetti risolutivi, senza impegnarsi in attacchi costieri, ed in tale caso l'in-

dole della guerra è anche indubbiamente offensiva.

La marineria che fosse in grado di troncare, od anche controllare efficacemente le comunicazioni dell'Inghilterra, senza impegnarsi in spedizioni marittime ed attacchi costieri, provocherebbe la risoluzione del conflitto, come la flotta dell'Unione, troncando le comunicazioni di Cuba, ne avrebbe provocato l'esaurimento. Il compito di queste flotte capaci di provocare da sole la risoluzione del conflitto è indubbiamente offensivo, mentre l'azione di una flotta che stringe di blocco e s'impegna anche in azioni costiere superficiali contro il litorale nemico, non per troncarne le comunicazioni, ma per garantire nel modo più efficace le proprie, ha un compito essenzialmente difensivo, come l'ebbe l'Inghilterra durante le guerre della Repubblica e dell'Impero.⁵⁰

Queste considerazioni sintetiche non sono certo sufficienti a risolvere completamente la questione, né questo sarebbe il luogo opportuno di una analisi più risolvente, essendo tale compito di competenza della *strategia navale*, ma sono sufficienti a

dimostrare:

⁸⁹ Traduzione: «una siffatta difesa», dice il Mahan, «può assomigliare, nel concetto, a una guerra offensiva» – e lo sarebbe certamente secondo i criteri territoriali – «ma non é vero: essa divente offensiva

solo quando ha come l'obiettivo d'attacco non la flotta nemica ma il territorio nemico».

^{*} Traduzione: «La parola difesa in guerra assume due significati, che vanno ben distinti. Vi è la difesa pure e semplice, che si racchiude in sé stessa e attende l'attacco nemico. Questa forma di difesa potrebbe essere chiamata passiva. Dall'altra parte vi é una forma di difesa la quale si basa nel concetto che la propria sicurezza, il reale scopo della preparazione difensiva, è meglio assicurato se si attacca il nemico. La frequente confusione tra le due diverse forme di difesa non necessariamente dà luogo a un contrasto nel caso particolare dell'impiego dell'esercito e della flotta nella difesa costiera. La difesa passiva è affare dell'esercito; qualsiasi cosa che si muova sul mare riguarda la flotta, alla quale è invece riservata la difesa offensiva».

³⁰ Se ne dovrebbe forse dedurre che la missione strategica di Nelson era difensiva, e quella di Villeneuve offensiva? se chi bombarda le coste nemiche può avere un compito difensivo, chi cerca di proteggerle dal bombardamento può avere un compito strategico offensivo? In realtà la flotta inglese nelle guerre napoleoniche non ha avuto un compito solo di preservazione delle comunicazioni marittime, ma è stata componente fondamentale della strategia periferica inglese, basata su un'encomiabile fusione tra operazioni terrestri, operazioni marittime, finanza e diplomazia. Tale strategia ha avuto carattere più offensivo di quella francese di masse, sia perché basata anche su operazioni marittime (e su operazioni marittime offensive come a Trafalgar), sia perché essa ha ristretto in spazi strategici sempre più ridotti la strategia terrestre napoleonica, fino a invadere la stessa Francia e conquistare Parigi: ultima tappa che ha visto la strategia inglese e per ultimo – anche per interposta persona – anche il dominio terrestre sul continente.

1° Che la teorica del potere navale è assai dissimile da quella del potere continentale:

2º Che la confusione fra le idee offensive e difensive genera una inesattezza di criteri dannosa alla esatta determinazione del compito delle flotte:

3° che i criteri generali delle guerre continentali non sono applicabili alle forze mobili navali se non quando queste possono da sole, come quelle territoriali, provocare la risoluzione del conflitto.

Avremo occasione di fare più tardi lo sviluppo completo di questa importante questione, dalla quale dipende il retto intendimento della guerra marittima; basti per ora avere accennato alle cause che possono caratterizzare la lotta per il dominio del mare.

L'estensione del dominio non altera il carattere della lotta, che è sostanzialmente determinato dalla entità delle forze mobili e dalla importanza delle comunicazioni marittime.

I metodi di guerra coi quali si è conseguito, contrastato e preservato il dominio del mare sono storicamente i seguenti:

a) l'occupazione militare dei centri vitali marittimi del nemico;

b) la paralizzazione delle forze navali del nemico, onde preservare il già conseguito dominio;

c) la lotta esclusivamente navale, tendente all'annientamento delle forze mobili del nemico;

d) la distruzione del commercio tendente all'esaurimento della vitalità del nemico.

Queste modalità della lotta per il dominio del mare rappresentano le gradualità di questo dominio e determinano perciò l'indole della guerra in correlazione cogli obbiettivi politici e militari.

La modalità della lotta dipende principalmente:

1º dalla efficienza relativa delle forze mobili continentali e marittime;

2º dalle condizioni geografiche del teatro della guerra relativamente agli obbiettivi principali;

3º dalla vulnerabilità dei belligeranti in relazione colla offensiva navale;

4º dal carattere delle forze mobili navali in colle condizioni geografiche dei teatri di operazione.

La lotta navale presenta quindi due condizioni determinanti la sua modalità, la 3.a e la 4.a, che assai poco influiscono sull'indole della guerra continentale, onde questa si presenta assai meno complessa, assai meno perturbabile di quella marittima.

Riesce quindi, in generale, assai più difficile, anche date le obiettività, stabilire tutto il programma militare marittimo, dalla preparazione all'attuazione del conflitto, di quanto possa essere la determinazione del programma continentale.

La storia conferma pienamente questo criterio di relatività, dimostrando come assai raramente le guerre marittime corrispondono ai dettati della ragione militare che la scienza e la critica moderna hanno potuto estrinsecare dalla storia a fondamento della teorica del potere marittimo.

La lotta per il dominio del mare è quindi assai più complessa, assai meno determinabile di quella continentale, onde noi procediamo molto esitanti nel compito di indagare le caratteristiche fondamentali delle quattro modalità principali della lotta per il dominio del mare.

L'occupazione militare dei centri vitali marittimi del nemico è la modalità più efficiente, più risolutiva della lotta per il conseguimento del dominio. Essa consente nel modo più completo e più duraturo l'esclusione del nemico dal mare.

Questa modalità per essere efficiente e risolutiva richiede condizioni preponderanti di vigoria marittima ed in generale non può essere prescelta da quelle nazioni che ad un preponderante potere navale non associano un adeguato potere territoriale.

Se questo potere fa difetto, le obiettività marittime devono essere molto limitate ed in generale circoscritte ad occupazioni di piccole isole o di penisole completamente salvaguardabili dal potere navale.

La nazione cui fanno difetto le forti espansività sarebbe assai imprudente adot-

tando un metodo di lotta nel quale potrebbe difficilmente persistere.

In taluni casi, però, questo metodo di guerra s'impone in maggiore e minore misura per l'indole delle forze mobili in relazione col teatro delle operazioni militari.

Il periodo remico fu vincolato inesorabilmente a questo metodo di lotta per l'insufficienza dell'autonomia navale, appena si estendevano di qualche centinaia di miglia i limiti del teatro della guerra, onde gli Stati cui faceva difetto il potere territoriale dovettero limitare le obiettività od occupazioni insulari, facilmente salvaguardabili.

L'indole geografica del bacino orientale mediterraneo e l'efficienza della difesa costiera contro le flotte a remo consentirono a Cartagine, Atene, Genova, Venezia un periodo di dominio navale non rafforzato da un adeguato potere territoriale, ma l'occupazione costiera non poté estendersi, quella delle grandi isole fu sempre precaria, e quando un potere continentale poté esplicare una sufficiente energia marittima, il potere navale, ad onta di grandi sforzi, non poté salvaguardare che piccola parte del dominio, conseguito in favorevoli condizioni politiche, quando non venne rapidamente soppresso.

Altre cause concorsero certamente alla menomazione od all'annientamento del dominio del mare di quegli Stati che non ebbero adeguata efficienza territoriale, ma questa insufficienza, specialmente nel periodo remico, fu la causa preponderante, e non cessa di essere anche oggidì una menomazione dei grandi poteri navali.

Il dominio navale non può essere conseguito ed esercitato senza l'occupazione territoriale di stazioni militari che tolgano al nemico o conferiscano alle flotte l'esercizio del dominio,³¹ ma questa occupazione deve essere regolata dai criteri seguenti:

1º Limitare al minimo numero le occupazioni indispensabili all'esercizio efficace

del dominio;

2º Il numero dipende dall'indole delle forze mobili in relazione colle condizioni

geografiche del teatro della guerra;

3º Si debbono prescegliere per l'esercizio del dominio, quelle situazioni che sono maggiormente salvaguardabili del potere navale, e perciò le insulari alle costiere, le piccole alla grandi, le isolate a quelle troppe prossime al continente..., purché adeguate alle esigenze navali;

⁵¹ Questa condizione preliminare, secondo quanto ha affermato D.B., era assai meno necessaria nel periodo velico, quando l'autonomia logistica delle flotte e quindi la loro indipendenza da punti d'appoggio terrestri era assai maggiore. Tenendo conto della precedente affermazione che «l'occupazione militare dei centri vitali marittimi è la modalità più risolutiva della lotta per il conseguimento del dominio», si può anche affermare che nel periodo elico l'influsso della geografia è maggiore di quello del periodo velico.

4º Dare alle situazioni prescelte la maggiore efficienza militare, mettendole in grado di persistere lungamente nella lotta;

5° Considerare il potere navale come il fattore risolutivo del dominio, dandogli

quella efficienza che la soluzione politica e coloniale richiede;

6º Economizzare nelle occupazioni estensive il potere territoriale, che diviene ingombrante e dannoso quando non indispensabile al possesso;⁵²

7º Giovarsi politicamente del potere continentale per accrescere l'influenza od

equilibrare le inefficienze temporanee del potere navale.

Questi parrebbero essere i criteri fondamentali direttivi della lotta per il dominio del mare, quando l'obiettività principale è l'occupazione territoriale.

Il conseguimento di questo obiettivo non esclude, anzi implica quasi sempre la lotta navale, ma questa non l'obiettivo principale, e perciò il determinare della condotta del conflitto.

Quando l'occupazione diviene estensiva ed eccede i limiti indispensabili all'esercizio del dominio navale, il problema militare cessa di essere interamente navale e la sua soluzione riguarda la correlazione continentale e marittima, la quale esorbita dall'argomento che stiamo studiando.

Lo stato che ha conseguito colla occupazione un relativo dominio in un determinato bacino idrografico, può essere costretto a contenderlo ad altri con un metodo dipendente da quello prescelto dal nemico.

La paralizzazione delle forze navali del nemico è il metodo più efficiente, più

economico, più strategico per contendere il dominio navale già conseguito.

Il periodo remico, che praticò largamente il metodo della occupazione durante le contese per il dominio del mare, aveva assai scarsa attitudine al metodo di paralizzazione, che fu largamente impiegato durante il periodo elico.

L'indole delle forze navali, in relazione con le condizioni militari e nautiche del teatro della guerra, è il determinante principale di questo metodo di paralizzazione

delle forze nemiche.

Le flotte a remi, anche se provvedute di una adeguata base di operazione, non potevano perseverare nel blocco. Ciò non pertanto quando il compito si riduceva alla sorveglianza estiva di un porto e di un unico sbocco, il compito non era impossibile, e le flotte di Venezia nei due periodi culminanti del suo dominio orientale lo praticarono con sufficiente successo alle bocche dei Dardanelli.

In ogni altro caso, sia invernale, sia di estensività costiera, il blocco non era possibile, e perciò le flotte si ricercavano e rincorrevano pel mare coll'obiettivo della battaglia durante la buona stagione.

Il metodo di paralizzazione è dunque dipendente dall'indole delle flotte, il cui compito dipende essenzialmente dalle caratteristiche seguenti:

a) grande capacità nautica per lottare contro le violenze meteorologiche;

b) grande autonomia per poter perseverare nel compito che deve essere continuo;

c) grande economia per non esaurire, con scarso profitto, le risorse della mobilità.

Le flotte a vela possedevano in grado eminente, se non perfetto queste caratteristiche, e perciò esse poterono sotto una vigorosa direzione, come quella di Jer-

³² Questo perché esse generano il «dualismo terrestre-marittimo» tanto avversato da D.B.

vis, Nelson, Collingwood, mantenere il blocco di estesa costiera, anche d'inverno, con efficienza adeguata all'indole della guerra e alla situazione generale militare.

La storia navale offre insegnamenti così numerosi e precisi riguardanti l'efficien-

za del blocco da consentire la enunciazione del seguente principio:

La paralizzazione delle forze per mezzo del blocco è sempre preferibile agli altri metodi di lotta pel dominio del mare, quando l'indole delle forze navali ne consente l'efficiente attuazione.

L'attitudine delle forze alla persistenza del blocco non esclude la necessità di adeguate basi d'operazione nel bacino del conflitto e perciò queste basi devono essere in correlazione colle caratteristiche delle forze mobili quando si assume per metodo di lotta, come già fece e farà l'Inghilterra, quello della paralizzazione delle forze nemiche.

L'efficacia presente di questo metodo in paragone di quella esplicata nel periodo velico è assai difficile di valutare, ed anche il Mahan trattando per desiderio dell'Ammiragliato Inglese il quesito del blocco, 35 non ha creduto di esprimere apprezzamenti precisi, i quali né ammettono né escludono che l'efficienza attuale delle flotte possa essere eguale a quella del periodo precedente, e che possa considerarsi militarmente adeguata al compito di preservazione degli obbiettivi più vulnerabili.

Non è nostro intendimento risolvere il problema del blocco; solamente crediamo di aggiungere che le recenti guerre non offrono criteri sufficienti per escludere il sistema, ma lasciano supporre che l'attuazione sia eccessivamente dispendiosa, logoratrice e forse assai più pericolosa che non fosse in passato.

L'esperienza futura darà la soluzione del presente problema; ed intanto osserviamo che l'esperienza del periodo velico ci consente di enunciare i seguenti criteri:

1º il metodo di paralizzazione è sufficiente alla tutela dei più vulnerabili interessi navali:

2º il metodo è specialmente preferibile quando la correlazione strategica delle forze nemiche è difficile, e quando è molto esteso il teatro delle operazioni;

3° il sistema della paralizzazione diviene indispensabile quando è massima la

vulnerabilità che il nemico può esplicare con minime forze.

Se questi insegnamenti del periodo velico fossero applicabili, anche parzialmente, al presente periodo navale non vi ha dubbio che il sistema della paralizzazione continuerebbe ad essere il migliore per la tutela del dominio già conseguito, e quindi determinerebbe nella maggior parte dei casi l'indole della guerra; ma le guerre di questo periodo non lasciano credere che l'efficienza del sistema possa essere completamente o sufficientemente preservata.

Noi riteniamo quindi che gli insegnamenti storici siano, per quanto riguarda il blocco, di scarsa utilità per la teoria del *sea-power*, e che i sistemi di guerra tendano a riavvicinarsi a quelli del periodo remico il quale non ci offre che assai discutibili inse-

gnamenti in proposito.

L'annientamento delle forze navali del nemico, che costituisce il terzo dei metodi di lotta per il dominio marittimo, parrebbe fra tutti il metodo più perfetto e risolutivo mentre riesce in pratica assai meno efficace per la consolidazione del dominio.

³⁸ A.T. Mahan, Blockade in relation to naval strategy, 1895 (Nota di D.B.).

Eliminare colla battaglia le forze mobili del nemico è certo il sistema più spicciativo di riuscire preponderanti per mare, ed offre inoltre il vantaggio del grande prestigio morale; però quando questo risultato non consente la successiva occupazione dei centri vitali del nemico, esso è un metodo più chiassoso che reale e definitivo.

La battaglia è quindi obiettivo principale della guerra solo quando la situazione militare non consenta di assumere come obiettivo i centri vitali del nemico.⁵¹

Le lotte fra Genova, Pisa, Venezia, fra la Cristianità ed i Turchi, quelle tra l'Inghilterra e l'Olanda, ed in parte anche quelle della Repubblica e dell'Impero, furono quasi tutte caratterizzate dalla impossibilità di occupazione dei principali centri vitali del nemico, e consentirono lunghi strascichi di lotte quando le vittorie navali non minacciavano intensamente l'esistenza del nemico.

La preservazione di questi centri ha quasi sempre consentito storicamente, la rinnovazione del conflitto, in condizioni di maggiore efficienza per la rapida riproduzioni delle flotte.

Le guerre di Roma contro Cartagine, di Cesare contro i Britanni, di Venezia contro Bisanzio, furono pienamente risolutive radiando dal mare le marinerie nemiche; quelle dell'Inghilterra contro la Francia, nel XIII e nel XIV secolo, poterono contenere lo sviluppo di una germogliante marineria mediante dominio ed occupazione costiera; e la guerra di Crimea avrebbe potuto avere risultati di gran lunga più efficienti se la ragione politica non avesse menomata quella militare.

La lotta esclusivamente navale presenta quindi le seguenti caratteristiche:

1° È meno efficiente, tanto nello spazio che nel tempo, della occupazione dei centri vitali e della paralizzazione delle forze;

2º È quasi sempre attuata quando le altre due modalità della lotta non sono accessibili direttamente;

3º Gli effetti sono tanto più importanti quanto più intensivi ed estensivi sono gli interessi dipendenti dalla sicurezza del mare;

4º Raramente gli effetti vittoriosi della lotta navale assicurano un lungo periodo di dominio;

5º Le vittoriosità navali provocano facilmente una eccessiva fiducia, una negligenza d'armamenti, una decadenza rapida degli ordini navali, micidiali alla preservazione del dominio;

6º La direttività della lotta è quasi sempre meno esatta, meno energica, meno obbiettiva di quella esplicata cogli altri due metodi di occupazione e paralizzazione;

7º La direzione della lotta è quasi sempre subordinata alla volontà del nemico, e perciò soggetta a dilazioni, simulazioni, sorprese che menomano sempre l'efficienza strategica e tattica delle flotte;

8º Questo metodo ha provocato spesso l'inazione completa, e la rinuncia alla obiettività della guerra, per l'incapacità di forzare il nemico alla battaglia;

[&]quot; Questa considerazione è un altro segno della persistente diffidenza di D.B. per la battaglia di marca nelsoniana. Si può obiettare che la battaglia non può in nessun caso essere l'obiettivo della guerra marittima, ma è se mai il mezzo per raggiungere tale obiettivo. In secondo luogo l'occupazione dei centri vitali nemici – lo dimostra proprio la guerra cino-giapponese – può rendere possibile e anzi necessaria la battaglia stessa come tappa per l'occupazione. Infine, non può essere esclusa a priori la simultaneità della battaglia navale e dell'occupazione via terra.

9° I metodi principalmente impiegati per conseguire l'obiettività della battaglia furono la sfida, la simulazione d'attacco, la simulazione della fuga, la devastazione costiera, la minaccia delle linee di comunicazione;

10° I risultati della battaglia, benché vittoriosa, sono sempre una menomazione di potere navale rispetto ai neutri, e perciò il sistema può essere compromesso nella sua intensità da considerazioni d'equilibrio politico, nei suoi risultati da insufficienze materiali derivanti dal conflitto;

11º La storia dimostra che la menomazione del sistema dipende principalmente

da preoccupazioni di equilibrio politico;

12° La direttività militare, nella attuazione di questo metodo, è sempre più vincolata dalla direttività politica di quanto possa esserlo cogli altri sistemi, ciò che costituisce una grande imperfezione del sistema.³⁵

Questi criteri fondamentali sono in grande parte, se non tutti, applicabili, secondo noi, al periodo presente e prossimo, e perciò riteniamo che questo sistema di lotta corrisponda più di quello della paralizzazione all'indole delle forze navali moderne.

Non intendiamo già affermare che esso tenda ad escludere gli altri due metodi, che anzi la sua correlazione e compenetrazione con essi diventerà più intensa ed estesa che non fosse nei periodi precedenti, ma il carattere preponderante del conflitto sarà quello che è corrispondente all'obiettivo della battaglia e non già a quelli della occupazione dei centri vitali e della paralizzazione delle forze navali. 46

[&]quot;Il Fioravanzo annota: "una conferma luminosa delle considerazioni contenute in questi tre ultimi comma si è avuta durante la guerra mondiale: prima del suo inizio la Germania presumeva che l'Inghilterra sarebbe rimasta neutrale per non esporsi a perdite di navi, che ne avrebbero menomata la supremazia marittima di fronte ai neutrali. Scoppiata la guerra, l'Inghilterra è intervenuta col criterio di esaurire la Germania colla recisione delle sue comunicazioni marittime [quindi: con un compito offensivo - N.d.C.], ottenuta col blocco a distanza delle coste tedesche senza impegnarsi a battaglia colla flotta nemica, che pure era tanto inferiore alla sua [non era, poi, così inferiore - N.d.C.]; e quando il 31 maggio 1916 la Grand Fleet si è imbattuta nella Hoch See Flotte, essa ha manovrato in modo da non subire perdite, non si è cioè impegnata in un combattimento a fondo».

^{*}Sempre secondo il Fioravanzo, queste previsioni di D.B., secondo il quale l'-obiettivo della battaglia è quello che caratterizzerà maggiormente i conflitti futuri, sono state smentite dalla realtà della prima guerra mondiale. Noi osserviamo che D.B. qui non distingue bene tra ricerca della battaglia navale e altri metodi – come la guerra di corsa – che pur possono caratterizzare la guerra esclusivamente navale; quest'ultima – come da lui stesso tante volte affermato – non si esaurisce certo nello scontro tra squadre riunite. In secondo luogo, D.B. indica i dodici caratteri principali della «lotta esclusivamente navale», dai quali emergono molte ricadute negative: se è così, perché essa dovrebbe essere prescelta

come forma preferenziale in futuro? Questo è un altro punto che l'autore non chiarisce.

Dopo il giudizio del Fioravanzo (1938) sulla prima guerra mondiale, è doveroso anche chiedersi se la seconda guerra mondiale abbia o meno confermato, a sua volta, le previsioni dell'autore. La risposta è interlocutoria: a prima vista parrebbe averle smentite, perché la guerra esclusivamente navale ha perso d'importanza mentre ne ha acquistata la paralizzazione delle flotte e/o l'occupazione di centri vitali. La ricerca della battaglia come obiettivo unico è diventata sempre più rara; al tempo stesso, almeno nelle scelte dei principali contendenti – a cominciare dall'Inghilterra, dalla Germania e dal Giappone – ha perduto d'importanza la tendenza a evitare l'occasione di perdite per preservare obiettivi politici o di equilibrio navale. Ma in parte, le ha anche confermate, rendendo «più intensa ed estesa la correlazione e compenetrazione» della lotta esclusivamente navale con la paralizzazione del traffico e l'occupazione dei centri vitali, come voleva D.B.. Anche per questo, l'ultimo grande conflitto ha confermato l'importanza di quella «correlazione terrestre-marittima» alla quale D.B. in questa occasione non accenna, ma che è stata fin dall'inizio uno dei suoi cavalli di battaglia.

Tutto ciò che riguarda questo metodo della lotta è quindi specialmente importante per la teorica del *sea-power*, ma disgraziatamente questa parte della teoria presenta difficoltà che noi non abbiamo superato e che esigeranno molto altro studio storico e militare.

LA DISTRUZIONE DEL COMMERCIO37

Questa modalità della lotta per contrastare il dominio del mare fu praticato con vario metodo e con varia fortuna in tutti i tempi.

È indubbiamente il metodo meno efficiente, poiché implica l'incapacità di contendere o di conseguire il dominio del mare, al quale si rinuncia, per esplicare una aggressività poco nobile, militarmente inefficace, ma che, date le circostanze eccezionali, potrebbe riuscire, benché non sia mai riuscita, di qualche peso nella bilancia della guerra.

Il Mahan ha trattato magistralmente la questione della distruzione del commercio nemico, e benché le sue considerazioni siano state disperse nel corso dell'opera, esse porgono materia sufficiente per estrinsecare i principali criteri che riguardano la modalità e l'efficienza di questo sistema di lotta per contrastare e menomare il dominio navale del nemico.

I principali criteri che il fondamento storico permette di formulare parrebbero i seguenti:

1º La corsa non può essere considerata una modalità principale ma solamente secondaria e subordinata della guerra marittima;**

2º L'esercizio della corsa implica la possibilità della violazione della vigilanza nemica;

3º La violazione fu, in maggiore o minore grado, esercitata in tutti i periodi navali, e potrà essere esercitata in avvenire, date le attuali condizioni della guerra marittima;

4º La sorveglianza efficace esige condizioni geografiche ed idrografiche del bacino della guerra che difficilmente si ritrovano;

5º La sorveglianza è sempre efficiente quando può esercitarsi in modo continuo a contatto tattico della costiera nemica:

[&]quot;Come si è visto nella Parte I, la «guerra di crociera» (francese guerre de course) è stata sostenuta da D.B. nei suoi primi articoli come unica via praticabile da una Marina inferiore come quella italiana, contro quella francese molto superiore. In questo caso (confermando precedenti affermazioni in Maban e Callwell) D.B. aderisce alle tesi generali di Mahan sull'argomento, basate sulla esperienza storica. Secondo Mahan (pp. 548-549 de L'Influenza del potere marittimo sulla storia) la guerra di corsa è solo «un'importante operazione secondaria di guerra navale» e può diventare risolutiva «solo per mezzo del dominio del mare e del prolungato controllo dei centri strategici del commercio».

Sembrerebbe, quindi, sussistere una contraddizione, perché se l'esperienza storica – alla quale D.B. fa pur ricorso nei suoi articoli intorno al 1880 – è valida, allora la guerra di corsa non è la forma strategica migliore per l'Italia; se, invece, la esperienza storica non è valida, allora bisogna dimostrarne il perché, cosa che D.B. non fa almeno in questa occasione. La risposta va cercata nel capitolo seguente.

^{**} Questo vale anche per una flotta inferiore, che non ha altro mezzo? Il Grivel, tanto spesso citato da D.B. non parte forse dalla constatazione che la flotta inglese in ogni caso non poteva essere battuta in battaglia?

6º Quando le condizioni geografiche ed idrografiche non consentano questo contatto continuo, la violazione può esplicarsi quasi impunemente, giovandosi delle opportunità che la favoriscono;

7º La caccia al largo data ai corridori dei blocchi è un sistema inefficiente di con-

trastare la corsa:

8º La distruzione del commercio può essere esercitata da squadre, divisioni

volanti, e da singole navi, con efficienza corrispondente ai nuclei delle forze:

9º La corsa esercitata da navi isolate, se può appagare la speculazione di pochi ed illudere la vanità nazionale, non è utile allo Stato, il quale ripaga eccessivamente i danni recati al commercio nemico:

10° La distruzione del commercio esercitata da divisioncelle volanti ed anche da squadre, come la esplicò l'Inghilterra ai tempi di Elisabetta e di Cromwell contro gli Spagnoli e gli Olandesi, può essere feconda di risultati quando chi la esercita abbia piccoli interessi esterni, e chi la patisce abbia un grande sviluppo commerciale;

11º La corsa per essere efficiente, quanto la sua subordinazione consente, deve essere sostenuta da un potere navale, il cui obbiettivo non sia uno dei tre precedentemente accennati, ma la distruzione del commercio nemico, e perciò la tutela della corsa;

12º La corsa non salva la nazione che la esercita come sistema di guerra dalle

conseguenze della offensiva nemica;39

13º La nazione che ha grandi interessi e grandi vulnerabilità di carattere maritti-

mo non può mai trarre beneficio dalla corsa:

14° La nazione che può considerarsi invulnerabile dal mare, in un determinato conflitto, può esercitare con vantaggio la corsa, in base ai precedenti criteri di efficienza:10

15º La corsa, come sistema, è tanto più giustificabile quanto più essa minaccia da vicino, presso il loro convergimento, le linee di sussistenza navale del nemico;

16° Il blocco continentale, che è la reciproca di quello navale, tendendo a paralizzare invece che a distruggere il commercio nemico, fu sempre tentato con risultati dannosi durante le guerre coloniali e con effetti disastrosi dall'Impero;

17º Il blocco continentale, per essere efficiente, non deve essere passivo, ma

sostenuto da una attiva cooperazione navale;

18º Gli effetti della corsa sono in generale esagerati, attribuendo ad essa una efficienza che le conferiscono altre cause spesso estranee alla sua esplicazione;

19º La marineria che considera la corsa come un sistema di guerra deve prepararsi materialmente ed organicamente ad esercitarla con efficienza risolvente;

20° Nessuna marineria, se si escludono quelle barbaresche e piratesche, ha eser-

citato la corsa con efficienza risolvente.

Molti altri criteri si potrebbero aggiungere a complemento e specificazione, ma noi crediamo che questi siano sufficienti a tracciare le linee generali della teorica navale, e concludiamo che se la corsa come sistema di guerra fu insufficiente in passato, potrebbe divenire più efficace coll'accrescersi delle marinerie commerciali e

*9 E allora perché D.B. intorno al 1880 l'ha sostenuta per la Marina italiana?

^{**} Vale sempre l'interrogativo precedente: D.B. in passato l'ha proposta proprio per l'Italia, nazione molto vulnerabile dal mare. Al contrario l'Inghilterra, anch'essa vulnerabile dal mare, nelle guerre napoleoniche e nelle due guerre mondiali del XX secolo più che fare guerra di corsa, l'ha combattuta.

colla maggiore vulnerabilità della esistenza di alcune nazioni, onde questo sistema di lotta navale deve comprendersi, almeno teoricamente, fra quelli esplicabili nel conflitto per il dominio del mare.

UTILIZZAZIONE DEL DOMINIO NAVALE

L'utilizzazione del dominio temporaneamente conseguito riguarda tanto il potere politico quanto quello militare, e perciò rientra in parte nella ragione politica.

Lo sviluppo dato precedentemente a questa parte della teorica del *sea-power* ci dispensa da considerazioni che riguardino direttamente il potere politico, e ci limitiamo ad esporre i seguenti criteri di direttività generale:

1º Il dominio navale non si può preservare senza la costante vigilanza dei poteri politici e militari;

2º L'estensività del dominio, provocando molteplici contatti internazionali, l'equilibrio politico è la prima base della preservazione del dominio;

3º Alla preservazione dell'equilibrio internazionale concorre l'espansione intensiva ed estensiva dei commerci, generalizzando gli interessi, i bisogni, le dipendenze reciproche;

4º Alla intensività commerciale giova essenzialmente il monopolio colle sue leggi ristrettive della neutralità, e perciò fino ad un certo punto la tributarietà dell'estero al commercio nazionale;

5° Alla estensività del commercio giova essenzialmente la pace, quando essa è effetto di preponderanze militari che opportunamente si equilibrano nella bilancia internazionale:

6º Il sapere armonizzare le cause della intensità con quelle della estensività è prerogativa dei Governi che hanno raggiunto una grande stabilità, ed è quindi caratteristica dote dei Governi a base aristocratica;

7º Sapersi giovare della potenzialità territoriale a rafforzamento politico e militare del potere navale; 11

8º Compensare la deficienza territoriale con sussidi finanziari agli Stati, la cui obiettività non contrasta colla preservazione del dominio marittimo;¹²

9º Considerare il potere navale come il fattore principale ma non esclusivo del dominio, quando questo ha fondamento nella estensività coloniale.

Molti altri criteri sintetici si potrebbe ricavare dall'opera del Mahan, e noi ci riserviamo di esporli nell'ultimo capitolo di questo studio, ritenendo che quanto fu precedentemente esposto è sufficiente per stabilire le grandi linee direttive che inquadrano il compito del potere politico nella preservazione del dominio navale.

Il compito del potere militare nella utilizzazione del dominio riguarda specialmente:

[&]quot;Concetto reversibile; andrebbero sottolineate ancor più, infatti, le positive ricadute del potere navale ai fini del rafforzamento politico, territoriale e militare di uno Stato.

¹² Questa riflessione di D.B. sembra estremamente moderna, perché indica in pratica la via del controllo economico in sostituzione di quello – oggi (1995) ormai obsoleto – coloniale, territoriale e militare. Essa implica anche conflitti minori per interposta persona (o, meglio, per interposto Stato).

1º Gli obbiettivi da conseguirsi militarmente durante il conflitto, appena affermata la preponderanza navale;

2º I provvedimenti necessari per conferire al dominio acquisito la sufficiente

preparazione militare, nelle preveggenze di conflitti futuri;

3º I provvedimenti necessari per conservare od accrescere l'efficienza del

potere navale.

Gli obbiettivi che debbono conseguirsi durante il conflitto emergono dalla nuova situazione militare, ed i criteri che debbono prevalere nel loro conseguimento parrebbero essere i seguenti:

a) affermare il dominio navale, in modo da escludere la possibilità di qualsiasi

controffensiva;

b) non lasciarsi adescare dalle facili imprese di occupazioni e conquista prima di

avere assicurato efficacemente il dominio;

c) spiegare la massima sollecitudine ed intensità nel completare la vittoria, facendo violenza alle abituali acquiescenze che ostacolano l'utilizzazione delle situazioni più favorevoli;

d) assicurato il dominio contro ogni efficace controffensiva, prescegliere fra gli obbiettivi conseguibili quello che accentra la massima vitalità marittima del nemico,

investendolo con tutta l'intensità di cui si dispone;

e) trascurare gli obbiettivi secondari, il cui conseguimento navale dipenda da quello dell'obbiettivo prescelto, onde non disaminare inutilmente le forze.

Il conseguimento dell'obbiettivo principale, nella seconda fase del conflitto, ricade in uno dei metodi di dominio precedentemente esaminati, ed è perciò gene-

ralmente regolato dai criteri fondamentali che abbiamo enunciato.

I provvedimenti, che dopo il conflitto debbono conferire al nuovo dominio acquisito la sufficiente preparazione militare, sono pressoché simili a quelli di qualsiasi preparazione in tempo di pace quando è determinato l'obbiettivo politico e militare emergente dalla nuova situazione. ¹⁵

I criteri precedentemente esposti per la preparazione militare di uno Stato soddi-

sfano alla nuova situazione e perciò non richieggono una nuova disamina.

I provvedimenti necessari per accrescere o conservare il potere navale richieggono invece qualche considerazione speciale, poiché la storia dimostra che non sempre questi provvedimenti furono attuati colla dovuta sollecitudine e nella dovuta misura.

Gli insegnamenti storici più attendibili parrebbero i seguenti:

1º La vittoria genera spesso una inconsulta fiduciosità, specialmente nelle nazioni di indole immaginosa ed in quelle rette da Governo democratico;

2º La tendenza a riposare sugli allori provoca inevitabilmente la decadenza degli ordini militari;

⁶ Al contrario della precedente, queste considerazioni di D.B. poco si applicano alla realtà attuale, perché riferite soprattutto alla lotta per il dominio del mare tra nazioni o gruppi di nazioni. Oggi, invece, il dominio del mare è saldamente tenuto da un'unica superpotenza, senza possibili rivali. Il problema che si presenta è solo quello di assicurarsene tutti i possibili vantaggi, cosa rivelatasi tutt'altro che agevole quando, ad esempio, si è trattato di garantire la sicurezza dei vitali rifornimenti di petrolio nel Golfo Persico.

3º Questa decadenza si risolve in una inerzia o letargia delle forze produttive e nella immutabilità dei sistemi ed ordinamenti che fecero buona prova nel precedente conflitto;

4º L'inerzia dei sistemi in tanto giova alla efficienza del potere militare, in quanto essa rappresenta non già uno stato comatico, ma una virtualità dinamica dell'organismo vitale:

5º Lo stato comatico produce quasi sempre la degenerazione morale e la parassività intellettuale donde derivano i fenomeni di prevaricazione, di corruzione, di indisciplina, di conflitto cogli altri ordini sociali, con grande menomazione civile e militare;

6º La rigenerazione degli ordini militari è assai più lenta e difficile della loro creazione, ed il compito della direttività militare è più ingrato dopo anziché prima di un conflitto vittorioso;

7º Quando lo Stato e gli ordini militari si preservano vitali, i provvedimenti necessari per accrescere o conservare l'efficienza del potere navale emergono spontanei dalla vitalità nazionale.⁴¹

La Germania, il Giappone, l'Unione riconfermarono recentemente queste storiche conclusioni che noi assumiamo come principi fondamentali della teorica del potere navale.

La ragione politica e quella militare offrirebbero campo ad una più vasta escursione nell'esteso dominio della guerra marittima, ma queste escursioni, secondo noi, pervaderebbero le zone di scienze militari che hanno perfettamente tracciati i loro limiti, onde crediamo che il compito da noi assunto di esporre la teorica del potere navale in base agli insegnamenti storici e col sussidio delle opere del Mahan e Callwell sia, quantunque molto imperfettamente, compiuto.

A complemento riassuntivo di quanto esponemmo, crediamo utile di riordinare nel capitolo seguente, sotto forma di memoriale, i criteri sintetici già esposti, completandoli dei loro principali corollari, onde porgere ai cultori delle dottrine navali un manuale che possa col tempo divenire il codice della guerra marittima.

[&]quot;Ciò significa in buona sostanza, che il dominio del mare una volta conquistato va mantenuto, difeso e esercitato con una politica coerente, senza riposare sugli allori; affermazione solo apparentemente ovvia, che specie oggi ha una forte carica ammonitrice.

CAPITOLO VI

IL POTERE MARITTIMO: SINTESI CONCLUSIVA. ESAME DELLE FUNZIONI «STATICHE» E «DINAMICHE» E INTEGRAZIONE DEGLI ELEMENTI CONSIDERATI DA MAHAN

Questo capitolo riunisce gli ultimi due articoli su Mahan e Callwell pubblicati dalla «Rivista Marittima» nel gennaio e febbraio 1899. Nello stesso anno 1899, sempre a cura della «Rivista Marittima», i predetti articoli sono stati riuniti insieme in un opuscolo dal titolo Il potere marittimo, con commento introduttivo di D.B.. Detto opuscolo è stato ristampato nel 1937 (Roma, Ed. Roma), con breve prefazione e succinte note a cura del comandante Guido Po.

Risulta già evidente, da queste ristampe, l'importanza della materia che viene qui trattata, il cui interesse deriva non tanto da nuove sfaccettature, ma dalla riunione di elementi prima sparsi in un riuscito tentativo di sintesi unitaria e organica. In particolare facendo frequente riferimento agli articoli del 1894-1895 riportati nella Parte II e ad altri precedenti, D.B. riassume e confronta le riflessioni dei precedenti capitoli di Mahan e Callwell, inserendovi quelle - di matrice clausewitziana - relative al genio e alla fortuna, e quelle sul peso delle invenzioni. In tal modo, egli tenta una fusione unitaria degli apporti di tre autori: oltre a Mahan e Callwell anche Clausewitz, peraltro qui non esplicitamente citato.

D.B. considera l'Ingbilterra vulnerabile nelle vie di comunicazione marittime, mentre l'Italia sarebbe vulnerabile solo lungo le coste: visione riduttiva, questa, dell'importanza che il traffico marittimo già allora andava assumendo per l'Italia. Egli pone anche il problema – tuttora rimasto senza risposte esaustive e organiche - del possibile, futuro influsso delle innovazioni tecniche sul potere marittimo. Influsso che in ogni caso è importante, perché «il sea power può trarre dalla invenzione una grande varietà e intensità di efficienze, delle quali è necessario tenere conto nell'apprezzare le situazioni militari e la potenzialità relativa degli Stati». E pur affermando che la situazione del momento farebbe ritenere più probabili invenzioni con carattere e influenza ancora ristretti al campo tattico, l'autore «non esclude» la probabilità che «la subnautica [cioè la guerra sottomarina - N.d.c] e l'aeronautica» per il futuro abbiano «un più esteso campo inventivo», cioè estendano la loro influenza al campo strategico. Se si tiene conto che allora il sommergibile e ancor più il dirigibile erano ai primi passi, queste ammissioni sono assai apprezzabili e non comuni, in un periodo nel quale prelevano ancora - almeno nell'establishment - visioni molto prudenti, quando non riduttive, sulle possibilità dei nuovi mezzi.

Infine, in questo capitolo l'autore, rispetto al precedente capitolo V, dà maggior rilievo – peraltro senza pervenire a univoche conclusioni – alle possibilità future di effettuare la guerra di corsa, che diversamente dal passato po-

trebbe «elevarsi mediante l'organizzazione a sistema di guerra». E al punto 5° ammette che, data l'importanza che il commercio va assumendo «presso talune nazioni» (anche per l'Italia? questo non lo specifica), la guerra al commercio potrà diventare «risolutiva»; essa comunque ha bisogno di accurata organizzazione, di idonee basi ecc.. E per essere risolutiva (si veda il punto 16°) deve essere sostenuta da un potere navale che la protegga, senza peraltro mirare alla preventiva conquista del dominio del mare, cioè a uno dei «procedimenti risolutivi» prima indicati (occupazione dei centri vitali, paralizzazione delle forze navali nemiche, lotta esclusivamente navale). Rimane, comunque, il fatto che secondo l'autore questa forma di guerra può essere esercitata con vantaggio solo da una nazione invulnerabile dal mare e sul mare (se è così, questa nazione non può essere l'Italia, diversamente da quanto proposto dallo stesso D.B. intorno al 1880).

Al punto 9° l'autore indica brevemente - come già fatto in passato - le caratteristiche di autonomia, velocità ecc. che devono avere le navi destinate a condurre la guerra di corsa (le quali, diversamente dal passato, devono essere tutte militari). Il Fioravanzo annota che queste caratteristiche sono riunite al massimo grado nel sommergibile; sta di fatto che quando D.B. scrive queste note è appena entrato in servizio il Delfino, primo sommergibile italiano. Non si può quindi pretendere che egli dedichi molta attenzione alle possibilità non ancora ben dimostrate del nuovo mezzo e al suo influsso sul potere marittimo, anche se nel 1900 già ha inizio, sulla "Rivista Marittima", il dibattito tra i sostenitori e i detrattori del sommergibile (Cfr. A. Turrini, Il battello subacqueo, ecc. (allegato alla "Rivista Marittima" n. 10/1992, pp. 47-49).

Per completezza di documentazione, e allo scopo di fornire al lettore ulteriori chiavi interpretative, riportiamo a premessa del presente capitolo anche l'introduzione di D.B. all'edizione 1899 dell'opuscolo Il potere marittimo, e la Prefazione di Guido Po alla ristampa del 1937.

(F.B.)

INTRODUZIONE DI DOMENICO BONAMICO A «IL POTERE MARITTIMO» (1899)

La guerra marittima, dopo la rinnovazione delle flotte, si è trasformata, se non nella sua essenza, certamente nella sua estrinsecazione, acquistando una importanza e una influenza storico-militare anche maggiore di quella esercitata durante i precedenti periodi navali.

La letteratura militare marittima studiava i caratteri e le fasi della grande evoluzione che andava sempre più determinandosi; e se dapprima si era circoscritta nel campo esclusivamente militare, la cui importanza era preponderante, era successivamente sospinta nel campo storico onde rintracciare le leggi generali dei fenomeni militari marittimi.

Le opere del Mahan segnano, per ora, le più alte vette della letteratura storicomilitare-marittima, dietro le quali più modesta si innalza quella segnata dal Callwell.

Questi due sommi storici non si limitarono già, come tutti i loro predecessori, ad esporre gli avvenimenti marittimi di un determinato periodo storico, concatenandoli più o meno colle situazioni generali, ma procurarono di determinare l'influenza che gli avvenimenti navali esercitarono sulla storia e sulle operazioni degli eserciti esponendo le ragioni e le cause di questa influenza, per modo che le loro opere acquistavano un carattere sommamente filosofico.

Il concetto filosofico di queste opere era quindi essenzialmente moderno ed il loro contenuto, benché limitato a brevi periodi storici, poteva considerarsi come un rudimentale fondamento ad una teorica del potere marittimo non mai prima intraveduta o tentata.

La possibilità di creare questa importantissima teoria si rendeva sempre più evidente di mano in mano che si procedeva nel libero esame delle opere del Mahan e del Callwell, talché noi credemmo opportuno di concludere il nostro studio critico già pubblicato con uno schema elementare di teoria che potesse, col tempo, divenire un trattato del potere marittimo.

Le difficoltà di abbozzare, anche elementarmente, un primo saggio teorico del potere marittimo non erano facilmente superabili, poiché nessuna opera precedentemente pubblicata sulla guerra marittima o sulla guerra territoriale poteva essere di aiuto o di guida, avendo esse un carattere esclusivamente tecnico-militare mentre quello teorico del potere marittimo doveva essere esclusivamente storico-filosofico.

Il Mahan ed il Callwell offrivano degli elementi preziosi per costituire le teorica, ma questi elementi non solo erano insufficienti ed incompleti, ma si trovavano sparsi alla rinfusa, sotto forma di giudizi o di principî, di mano in mano che l'autore aveva opportunità di esporli, per modo che la loro coordinazione diveniva estremamente difficile.

La coordinazione non poteva ottenersi che mediante una classificazione, per serie distinte, dei principi e giudizi espressi dagli autori, e questa classifica doveva poi soddisfare ad un unico criterio direttivo che consentisse di armonizzare le serie speciali in una determinata unità di sistema.

Il criterio direttivo da noi prescelto fu quello di considerare il potere marittimo come una energia mondiale, statica e dinamica, della quale se ne dovevano rintracciare nel campo storico i dati sperimentali per formulare le leggi e concatenarle in una speciale teoria.

Il primo tentativo da noi fatto ci rivelò immediatamente l'insufficienza degli elementi rintracciati nelle opere storiche del Mahan e del Callwell per costituire tutte le serie dei principî indispensabili ad una struttura, anche rudimentale, della nuova teoria.

Le lacune da colmare erano enormi e noi fummo sconfortati considerando l'insufficienza nostra al compito che ci eravamo proposto; ma pensando che molto sarà perdonato agli uomini di buona volontà, credemmo migliore partito colmare le grandi lacune col materiale di cui potevamo disporre, giovandoci di studi da noi già pubblicati, anziché mutilare l'importante teoria.

Nasceva così l'idea di una teoria del potere marittimo il cui fondamento era storico, ed il cui ordinamento doveva avere carattere scientifico.

L'ordinamento della teoria derivava dal considerare il potere marittimo come una energia mondiale dotata di caratteri statici e dinamici, onde la teoria fu divisa in due parti:

- I. Parte. La statica del potere marittimo;
- II. Parte. La dinamica del potere marittimo.

La statica prendeva in esame le condizioni di potenza dei singoli elementi dai quali derivava l'energia complessa del potere marittimo, mentre la dinamica considerava le manitestazioni delle energie singole o complesse durante il loro movimento espansivo.

La prima parte della teorica considerava quindi le singole funzioni del potere marittimo nella loro efficienza statica, e per maggiore chiarezza di procedimento teorico queste funzioni furono distinte in:

> Funzioni trascendentali; Funzioni commensurabili; Funzioni incommensurabili.

Considerammo come funzioni trascendentali del potere marittimo:

il genio, l'invenzione, la fortuna.

Considerammo come funzioni commensurabili:

la climatologia, la posizione geografica, la geografia fisica, la posizione della capitale, la densità della popolazione, l'industria marittima, la ricchezza.

Considerammo come funzioni incommensurabili:

l'etnologia delle popolazioni, l'organismo dello Stato, la civiltà.

La seconda parte della teorica considerava le energie del potere marittimo nella loro efficienza dinamica e per esigenze di chiarezza ed ordine teorico questa seconda parte fu distinta in due periodi:

> La dinamica interna o nazionale, La dinamica esterna od internazionale.

La prima considerava il movimento dinamico dalla sua origine fino all'istante in cui entrava nel campo internazionale e prendeva in esame

la funzione economica, la funzione politica, la funzione militare. La dinamica esterna considerava invece il movimento dinamico dall'istante in cui entrava nel campo internazionale fino al compimento dell'atto espansivo, e prendeva in esame i metodi ed i procedimenti storici della espansione, cioè:

l'occupazione del territorio nemico, la paralizzazione delle forze nemiche, l'annientamento in battaglia, la distruzione del commercio.

Questo schema della teorica del potere marittimo avrebbe consentito e forse richiesto un grande sviluppo di ciascuna delle singole tesi, onde il trattato corrispondesse pienamente alla sua importanza, ma poiché tale compito avrebbe richiesto molti anni di lavoro noi credemmo più opportuno di limitarci, per ora, ad un sommario, che fosse il compendio di un'opera intuita e pensata, ma non ancora svolta e dettata.

Nessuno più di noi è convinto della imperfezione di questo sommario, che lascerebbe supporre in noi la pretesa di sentenziare in VERBA MAGISTRI; ma poiché il compito che ci eravamo proposto, e che soddisfaceva ad una urgente necessità, non era quello di creare una completa teoria ma bensì di utilizzare, completandoli, gl'insegnamenti che si potevano dedurre dalle migliori opere storiche-militari, onde abbozzare una rudimentale teorica che compendiasse grande parte della dottrina diffusa in numerosi volumi, così osiamo sperare che a queste sintesi, che ci costarono immensa fatica, non verrà applicata dal lettore la sentenza del pollice verso.

Venezia, gennaio 1899.

D. Bonamico

PREFAZIONE ALLA RISTAMPA 1937 DI GUIDO PO

Questo scritto, denso di pensiero, commentato e apprezzato presso tutte le marine del mondo, tradotto in inglese e in tedesco, ha molto concorso a chiarire e bene indirizzar le idee di studiosi italiani e stranieri. Esso porta un esame approfondito su certi concetti o principi fondamentali dell'arte della guerra: i concetti che, pur mutando quell'arte, cioè, i mezzi bellici e i modi di conseguire determinati scopi, conservano sempre il loro valore: cioè necessità di conquistare il dominio del mare, paralizzando l'avversario; di concentrare le proprie forze, per proiettarle contro quelle più deboli; di dividere le forze avversarie, per batterle separatamente; di agire per sorpresa; di non sopravvalutare, ma nemmeno disprezzare, l'abilità dell'avversario etc.

Nell'ultima grande guerra, scatenatasi qualche lustro dopo della pubblicazione del Potere Marittimo, troviamo che, a malgrado dell'enorme mutamento sul modo di guerreggiare sul mare, per l'aumentata efficienza dei sommergibili, tutto ciò che il Bonamico afferma, ha trovato eloquente riprova. Egli per esempio aveva scritto che «l'influenza del dominio del mare nelle operazioni territoriali, tanto offensive che difensive, è sempre decisiva benché spesso si eserciti indirettamente e sfugga agli apprezzamenti superficiali». Ebbene, questa era una verità solare che ebbe una piena conferma durante la guerra mondiale. Basta infatti ricordare che gli Imperi

Centrali, forti e vittoriosi in terraferma, dovettero alfine soccombere perché, non possedendo il dominio del mare, non potevano più ricevere i rifornimenti indispensabili per combattere e per vincere.

In altro punto, a proposito del metodo da seguire per vincere il nemico, così si

era espresso:

«Il sistema della paralizzazione annienta e sfibra moralmente e militarmente

una marineria, più dell'annientamento in battaglia».

Questo è proprio accaduto alla flotta tedesca che, dopo la battaglia dello Jutland, fu costretta dalla flotta inglese ad una difensiva, il che ingenerò negli equipaggi il senso della sfiducia: donde la crisi e la dissoluzione finale. Lo stesso è avvenuto della flotta austriaca, in seguito non a grandi battaglie, alle quali essa sfuggiva, ma ad una serie ininterrotta di nostre audaci azioni aggressive, in cui rifulsero le migliori qualità della gente di mare italiana, contro le basi e le unità nemiche. Ne derivò che gli equipaggi austriaci furono costretti quasi sempre a subire la nostra iniziativa, si sentirono depressi e, alla fine, immobilizzati nelle loro basi a covare la gloriuzza di Lissa, covarono in ultimo anche la sedizione che condusse al dissolvimento della flotta.

L'A. ancora, con profetica visione, scrive:

Le nuove condizioni delle marinerie moderne e la importanza vitale che il commercio va assumendo presso talune Nazioni, lascia credere che la guerra com-

merciale possa divenire risolutiva e quindi elevata a dignità di guerra ».

Non si poteva, in anticipo di alcuni lustri, precisare meglio quanto di fatto è avvenuto con lo scatenarsi della guerra sottomarina ad oltranza, sferrata dalla nazione tedesca al commercio mondiale. Ché se, per mancanza di unità di vedute fra i dirigenti tedeschi questo sistema è stato adottato tardivamente e quindi non è riuscito risolutivo, non conviene dimenticare il grave rischio corso dalla Intesa nella primavera del 1917. In quel momento, le cifre degli affondamenti dei piroscafi divennero così paurose che gli alleati erano ormai stremati e non avrebbero potuto sostenere la lotta senza l'intervento delle navi mercantili degli Stati Uniti d'America. In ogni modo, riferimmo che la guerra navale commerciale, come il Bonamico prevedeva, è stata elevata a dignità di sistema nell'ultima guerra mondiale: e probabilmente, questa forma di lotta, con l'aumentata efficienza dell'arma aerea, avrà, anche per l'avvenire, dei tenaci sostenitori.

Abbiamo citato, come fatto caratteristico nella evoluzione dei mezzi bellici, l'aumentata efficienza dei sommergibili. Essa infatti ba influito a mutare la definizione stessa del potere marittimo, come si era soliti considerarlo nel passato, quando si affermava che esercitava il potere marittimo quel belligerante che riusciva a conquistare ed a mantenere il dominio del mare in modo effettivo, assoluto. Ma a partire dall'ultima guerra mondiale, si è constatato che il dominio incontrastato del mare, che le flotte del passato riuscivano a conquistare, non era più possibile, dopo l'intervento dei sommergibili, delle mine, degli aerei. Anche il belligerante che aveva la peggio, che aveva le sue forze navali di superficie in condizioni di inferiorità, riusciva pur sempre, coi mezzi subacquei, a disturbare ed ostacolare il traffico marittimo dell'altro belligerante, il quale quindi esercitava un potere marittimo menomato, non più assoluto.

Il pensiero moderno sul potere marittimo, cioè sul modo o sui mezzi per conquistare il dominio del mare, è stato sintetizzato da un autorevole Ammiraglio in

questo modo: «togliere al nemico la possibilità di valersi delle vie marittime per il conseguimento dei suoi compiti essenziali». Noi pensiamo che in avvenire, come già nell'ultima grande guerra, i belligeranti faranno ogni sforzo per colpire il traffico mercantile.

Vale la pena di ricordare quello che è avvenuto nel mare dal 1914 al 1916. Da una parte gli Alleati disponevano di quasi tutti i mari d'Italia; dall'altra parte, gli Imperi Centrali comunicavano soltanto col Baltico e coll'Adriatico, dove le due Marine erano pressoché imbottigliate. Gli Imperi Centrali non potevano più ricevere nulla dal mare, perché anche i paesi rimasti neutrali, come Norvegia, Svezia, Danimarca ed Olanda, furono praticamente sottoposti al blocco navale degli Alleati. I quali, capeggiati dall'Ingbilterra, avevano proclamato in vigore le norme della dichiarazione di Londra sul contrabbando di guerra, dichiarando la Manica ed il Mare del Nord zone militari. Questa dichiarazione comportava la facoltà di vigilare su acque, che venivano contemporaneamente sorvegliate dalle unità alleate. Nessun piroscafo, anche neutrale, poteva più liberamente navigarvi. Il transito in quella zona era sottoposto a restrizioni, e tutti i piroscafi dovevano passare sotto il controllo delle navi da guerra che, a seconda dei casi, venivano confiscati oppure scortati fuori della zona. Si capisce che, estendendo la lista delle materie prime considerate come contrabbando di guerra, si colpiva direttamente il traffico nemico e indirettamente quello neutrale, fino all'annullamento dei rifornimenti per la Germania. Lo stesso accadeva per l'Austria, specialmente dopo che l'Italia, schieratasi a fianco dell'Intesa, bloccava l'Adriatico, Allora, per reagire contro questo blocco di effettivo affannamento, gli Imperi centrali decisero la guerra al traffico marittimo avversario e poi scatenarono la guerra ad oltranza coi sommergibili.

Non è qui il caso di raccontare quello che successe: da una parte e dall'altra la guerra si accanì; i sommergibili degli Imperi Centrali, in un primo tempo, fecero vittime numerose, ma l'Intesa reagì militarizzando ed armando i piroscafi, istallandovi cannoni e stazioni R.T. La guerra si fece sempre più feroce; si ebbero reazioni dei neutri, capeggiati dagli Stati Uniti d'America che non tolleravano menomazioni nel loro diritto di navigare. Ma la Germania non aveva altra alternativa che od abbandonare la lotta e dichiararsi vinta, o scatenare la guerra sottomarina senza quartiere, senza il preavviso in riguardo dei neutri, spargendo anzi il terrore in tutti. E questo accade nel febbraio 1917.

Proteste degli Stati Uniti d'America e successiva loro entrata in guerra a fianco dell'Intesa (6 Aprile 1917).

Gli affondamenti dei piroscafi assunsero proporzioni astronomiche; più di duecento galleggianti, pari a mezzo milione di tonnellate nel febbraio; 578 mila tonnellate in marzo; 875 mila in aprile. Con questa progressione, in pochi mesi l'Intesa poteva restare sprovvista di piroscafi, cioè essere costretta a cedere senza essere stata vinta.

Chi deteneva il dominio del mare in quel momento?

In Inghilterra più che emozione vi fu costernazione, benché l'Ammiragliato nascondesse parte della verità al Paese. Solo il provvidenziale intervento dei mezzi nava-

¹ Amm. Bernotti, «Rivista Marittima» luglio 1935 (Nota di G. Po),

li americani e. la concentrazione degli sforzi, riuscì prima ad arrestare poi a superare lo sforzo germanico. Ed ecco che il dominio del mare passò all'Intesa: non era un potere assoluto, ma pur sempre sufficiente per avere alla lunga ragione sull'avversario.

Quali saranno i mutamenti nel modo di esplicarsi del potere marittimo nel futuro?

Intanto è ovvio tener conto non solo dei perfezionamenti introdotti nei mezzi subacquei (sottomarini, siluri, mine), ma dall'enorme sviluppo degli aerei, specialmente di quelli più pesanti dell'aria. Oggi, l'aviazione collabora con le operazioni militari per terra e per mare in misura sempre più efficace e qualche volta potrà anche avere compiti risolutivi. Nei bacini ristretti, come per esempio il Mediterraneo, si dovrà intendere il potere marittimo quale risultante delle varie forze e delle diverse competizioni di interessi in conflitto. Oggi la guerra è totalitaria: non solo intervengono con le forze marittime, anche quelle terrestri ed aeree, ma sono in gioco tutte le forze, tutte le energie delle Nazioni in contrasto.

Non è possibile riferirsi a casi concreti, al modo, per esempio, come l'Italia potrà esercitare il suo potere marittimo, senza designare quali potranno essere i suoi alleati, gli avversari, i neutri. Non crediamo però di errare affermando che gli avversari fra le

azioni offensive non trascureranno quelle contro il nostro traffico marittimo.

Qual è l'entità di questo traffico e per quali vie si svolge? Oggi l'Italia, fortunatamente, non è più tributaria all'estero di materie prime in misura così grande come per il passato, a cominciare dal grano, prodotto in quantità sufficiente ai bisogni della Nazione. Ma da Gibilterra, da Suez, dai Dardanelli avremo pur sempre bisogno di ricevere delle merci, Lord Curzon, durante la Conferenza di Washington del 1922, considerando freddamente la situazione dell'Italia chiusa in un mare interno «di cui alcuni Paesi posseggono gli sbocchi ed altri paesi ne controllano le vie di accesso entro e fuori lo stesso mare, vie di accesso che sono come le forche caudine della sua alimentazione, della sua libertà, della sua vita», in efficace sintesi dimostrava che l'Italia poteva considerarsi come un'isola che può essere bloccata, e così concludeva: «Uno Stato che non dipenda dal commercio del mare, ma che abbia qualche accesso al mare, può, senza costruire una corazzata, senza avere grandi forze navali, divenire una delle più formidabili Potenze aggressive contro i vicini marittimi, L'Italia ba cinque vicini nel Mediterraneo. Io spero ed io credo, che la pace, la pace eterna regnerà in questi antichi focolari della civiltà. Ma noi facciamo l'esame di queste materie, per così dire, dal punto di vista freddo e calcolatore di un qualsiasi membro dello Stato Maggiore Generale. Quest'ultimo, considerando il problema senza alcun pregiudizio politico e soltanto come una questione di strategia, direbbe all'Italia: Voi avete cinque vicini, ciascuno dei quali può, se lo desiderasse, stabilire un blocco delle vostre coste senza impiegare una sola nave di superficie. Non sarebbe necessario né di sbarcare truppe, né di impegnare battaglie. Voi perireste senza essere conquistati».

Nel caso considerato da Lord Curzon, il potere marittimo dell'Italia sarebbe stato in quel tempo facilmente menomato. Ma dal 1922 ad oggi, molti mutamenti sono avvenuti nelle forze navali ed aeree dei vari Stati affacciantisi sul Mediterraneo. Per quanto riguarda l'Italia, le sue forze navali ed aeree son agguerrite e

pronte ad ogni prova.

Guido Po (1937)

Le opere del Mahan e del Callwell hanno indiscutibilmente dimostrato, con sapienza di analisi storiche e militari, l'influenza enorme del potere marittimo, sulla storia e sulle operazioni degli eserciti.

L'indole storica di quelle due opere magistrali non consentiva però la coordinazione di tutti i principii che reggono la genesi, lo sviluppo, la culminazione e la decadenza del potere marittimo allo scopo di costituire, in base agli insegnamenti storici, la teoria del *sea-power*.

L'enorme importanza di questa teorica ci consigliò di tentarne la prova, per quanto consci della enorme difficoltà, nella speranza che altri, dopo di noi, faccia opera più perfetta e completa.

Nei capitoli precedenti furono analizzati ed enunciati i principii che dovranno costituire il fondamento rudimentale della teorica del potere marittimo, considerando questo potere come una grande e complessa energia statica e dinamica.

La teorica va quindi divisa in due parti comprendenti:

I. Le funzioni statiche del potere marittimo;

II. Le funzioni dinamiche di questo potere.

Per maggiore chiarezza di procedimento abbiamo distinto le funzioni statiche nelle seguenti principali categorie:

- a) Le funzioni *trascendentali* tra cui primeggiano il genio, la invenzione, la fortuna;
- b) Le funzioni *commensurabili* fra le quali comprendiamo: la climatologia; la posizione geografica; la geografia fisica, la posizione della capitale, la densità della popolazione, l'industria marittima, la ricchezza;
- c) Le funzioni *incommensurabili* fra le quali prevalgono: l'etnologia delle popolazioni, l'organismo dello Stato, la civiltà.

Le funzioni aventi caratteristica dinamica vanno distinte in due categorie:

- a) funzioni politiche;
- b) funzioni militari: ciascuna delle quali dovrebbe suddividersi nelle specialità che riguardano il vario modo di conseguire e conservare il potere marittimo.

Il compito che ci eravamo proposto non era quello di creare una vera e completa teorica del *sea-power*, ma bensì di utilizzare gl'insegnamenti che si potevano dedurre dalle opere del Mahan e del Callwell onde abbozzare una rudimentale teoria che potesse essere suscettibile di perfezionarsi col tempo.

Molte parti di questa teorica, quelle dinamiche specialmente, non ebbero quindi uno sviluppo adeguato alla loro importanza, perché le opere del Mahan e del Callwell non offrivano che inadeguati insegnamenti sparsi nel testo e perciò di una coordinazione estremamente difficile.

Per rimediare ad eccessive lacune e presentare uno schema di teoria che non fosse addirittura un ridiculus mus abbiamo in qualche parte supplito colle sintesi di questioni precedentemente trattate, ed in altre parti esposto qualche nuova considerazione, che armonizzasse alla meno peggio colle opere degli autori, formulando così una specie di trattatello del *sea-power*, della cui imperfezione nessuno più di noi è convinto, per quanto esso poggi saldamente sulla base granitica del Mahan e del Callwell.

I. - La statica del potere marittimo

Questa prima parte della teorica del sea-power comprende come dicemmo:

1° Le funzioni trascendentali:

2° Le funzioni commensurabili;

3° Le funzioni incommensurabili.

Queste tre funzioni e loro derivate, costituiscono l'efficienza complessa del potere marittimo allo stato di tensione statica, e perciò forniscono i criteri di potenzialità in base ai quali si possono prevedere, determinare e dirigere le manifestazioni dinamiche.

FUNZIONI TRASCENDENTALI

Le funzioni trascendentali offrono certo pochissimo contributo di criteri pratici e positivi alla statica del *sea-power*, ma poiché esse non possono escludersi da quelle energie che provocano gli effetti dinamici, e non debbono essere escluse da una teorica che consideri tutte le cause efficienti della potenzialità, così abbiamo creduto opportuno di accennare rapidamente queste trascendentalità, quantunque il Mahan ed il Callwell non abbiano fatto menzione né del *genio*, né della *invenzione*, né della *fortuna* come elementi di potenza marittima.¹

Il genio.

Giovandoci delle considerazioni già svolte nella introduzione alla Strategia navale² possiamo concretare la parte della teorica che riguarda il genio nei seguenti criteri sintetici:²

1º Il genio è la rivelazione di un fenomeno costituito di intellettualità e di amore ad altissima tensione;

2° L'indole del genio è morale quando prevalgono le calorie del sentimento, è intellettuale quando prevalgono le lucidità della mente;

3º La rivelazione del genio esige quasi sempre opportunità e concorrenza dei tempi nei quali si compie il fenomeno;

4º La manifestazione del genio è prevedibile e può presumersi quando i tempi sono propizi a tensioni intellettuali e morali, ma escludono conflagrazioni tempestose e sovvertimenti sociali;

5º Il genio si dimostra storicamente un fenomeno sintetico e condensato durante un periodo di preparazione e di meditazione;

¹ Il genio del Capo e la fortuna, cioè il caso, sono grandezze incommensurabili che portano Clausewitz a escludere che guerra e strategia possano essere ricondotte a *scienza*, come tale basata su valori commensurabili e su principi costanti.

² «Rivista Marittima» maggio 1894 (vds. Parte II). D.B. questa volta, invece di principî o aforismi, parla di *criteri sintetici*.

6º La genialità è prerogativa di una giovane virilità anziché di una virile maturità;

7º La gerarchia del genio è determinata dalla maggiore o minore concorrenza dei tre fattori: amore, intellettualità e tempi, che concorrono alla produzione del fenomeno;

8° Il genio, la cui caratteristica è essenzialmente umana, è un fenomeno dovuto specialmente alla intensità dell'amore;

9º Il genio la cui caratteristica è specialmente scientifica, è un fenomeno dovuto alla intensa intellettualità;

10° Il genio la cui caratteristica è essenzialmente militare, è un fenomeno dovuto a preponderanza di intellettualità con sufficiente correlazione di sentimento e di tempi;

11º Il genio militare, la cui caratteristica è essenzialmente marittima, è più indipendente dalla influenza dei sentimento e dei tempi quanto possa esserlo il genio di un grande capitano;

12º Il sentimento ed i tempi influiscono in più grande misura sugli eserciti che sulle armate;

13° Le nazioni presso le quali predominano la fantasia ed il sentimento possono produrre più facilmente grandi capitani anziché grandi ammiragli;³

14º Le nazioni presso le quali l'intellettualità e la dottrina predominano sul sentimento possono produrre più facilmente grandi ammiragli, anziché grandi capitani;⁶

15° Una buona preparazione organica delle forze mobili è più indispensabile alla rivelazione di un genio navale anziché a quella di un condottiero di eserciti;⁷

16° ll genio militare, sia marittimo o territoriale, si rivela specialmente nella direttività strategica anziché nella tattica, ma l'eccellenza di entrambe è indispensabile ad una elevata genialità;

17° Il genio si coordina colla invenzione per mezzo della quale quasi sempre si manifesta.*

Questi criteri riguardanti la maggiore delle funzioni trascendentali possono essere di grande aiuto nel giudicare le situazioni militari dei belligeranti, poiché consentono, se giustamente apprezzati, di presupporre o di escludere l'intervento della genialità, singolare o complessiva, durante un fenomeno nazionale.

Se sono veri gli aforismi enumerati, si potrebbe concludere che le nazioni presso le quali il pensiero analitico, la dottrina, l'organismo militare sono insufficienti,

^{*} Per «grande capitano» qui l'autore intende un grande comandante terrestre. Affermazione assai discutibile.

Riflessione condotta in precedenza (vds. articoli sulla *situazione militare mediterranea* - Parte 1) e anch'essa non più attuale, oltre che non condivisibile nemmeno a fine secolo XIX.

⁵ Riferimento alle nazioni latine (Napoleone era italiano).

⁶ Riferimento alle nazioni anglosassoni o germaniche: ma è vero?

² Anche questa differenziazione oggi pare artificiosa.

^{*} D.B. non cita exempla che dimostrino questo asserto. Di quali invenzioni si sono avvalsi Alessandro, Cesare, Annibale, Napoleone, Nelson? La spiegazione va ricercata nelle considerazioni seguenti, a proposito dell'invenzione: con tale termine D.B. intende non solo l'introduzione di nuovi materiali con prestazioni fino ad allora sconosciute, ma anche l'introduzione – da parti di Capi di genio – di nuovi procedimenti strategici o tattici. L'invenzione, insomma, per D.B. è anche quello che più propriamente Clausewitz chiama «genio guerriero». Ma è invenzione, oppure capacità innata, eccezionale, irripetibile di agire in base alle circostanze?

mentre prevalgono il sentimento, il fanatismo, la fantasia, non hanno attitudine alla genialità marittima e poco da esse può sperare il *sea-power*.⁹

Questi criteri applicati al conflitto cino-giapponese consentivano di presupporre per parte del Giappone una sufficiente genialità militare tanto individuale che complessiva, tanto marittima quanto continentale, poiché si aveva in sufficiente, se non in altissima tensione, l'intellettualità, il pensiero analitico, la dottrina, l'organizzazione militare ed il sentimento, mentre invece questi stessi criteri applicati al conflitto ispano-americano non consentivano di presupporre rivelazioni di genialità militare, singolare o complessa, né per parte della Unione né per parte della Spagna.

L'invenzione

L'intima correlazione che il genio ha coi mezzi della sua rivelazione consiglia di rintracciare i criteri fondamentali che determinano l'influenza della invenzione sugli avvenimenti mondiali, specialmente per quanto si riferisce alla teorica del potere marittimo.

Le considerazioni che abbiamo svolte in uno studio precedente, possono essere compendiate e completate negli aforismi seguenti:

1º L'invenzione e la scoperta sono effetti della genialità e questa può essere una loro conseguenza, onde debbono considerarsi, specialmente per quanto si riferisce al potere marittimo, quali funzioni reciproche;¹⁰

2º L'invenzione si manifesta generalmente o colla creazione di un elemento materiale e concreto di efficienza, oppure colla rivelazione di un'idea astratta che si risolve in sistema;

3º La graduale efficienza dell'invenzione è difficilissima a stabilirsi, ma parrebbe classificabile nell'ordine seguente:

- a) fenomeni che determinano un fatto mondiale ed eterno;
- b) fenomeni che determinano un fatto mondiale ma transitorio;
- c) fenomeni che determinano fatti limitati ed occasionali;
- 4º Alla categoria dei fenomeni mondiali ed eterni appartengono esclusivamente le grandi invenzioni morali e scientifiche;
- 5º Alla categoria dei fenomeni mondiali ma transitori appartengono specialmente le grandi applicazioni scientifiche;
- 6º Alla categoria dei fenomeni circoscritti in limitato campo appartengono specialmente le rinnovazioni industriali, considerando gli eserciti, le marinerie, le colonie come industrie più o meno artistiche o scientifiche;

7º L'indole della invenzione permette ancora di distinguerla in evolutiva e rivolutiva a seconda dei fenomeni che da essa derivano, ma questa distinzione non consente chiarezza e precisione nella gradualità del fenomeno;

8º Le tre categorie dei fenomeni inventivi offrono tutte il loro contributo alla potenzialità del *sea-power*, ma quelli della prima e seconda categoria essendo mon-

[°] Ciò significa che, a parere di D.B., le nazioni latine non possono esprimere grandi ammiragli.

¹⁰ «Per semplicità di dizione impieghiamo la parola *Invenzione* per comprendere anche il fenomeno affine della *scoperta*- (Nota di D.B.).

diali poco modificano la potenzialità relativa, tanta nello spazio che nel tempo, mentre a quelle della terza categoria e specialmente dovuta la variazione di efficienza dei poteri marittimi;

9º I fenomeni di carattere circoscritto ed occasionale assumono una importanza relativa a seconda della estensività del loro campo d'azione e della intensità colla

quale si manifestano;

10° L'invenzione che esplica la sua influenza sopra l'intera civiltà è relativamente più efficiente di quella che si esplica in una sola parte di questa civiltà od in una sola funzione della vitalità internazionale o nazionale;

11º L'invenzione, a qualunque categoria essa appartenga, quando è monopolizzata od usufruita con precedenza da un ente qualsiasi, diviene un fattore più o meno efficiente di potenzialità relativa;

12º Il monopolio o l'utilizzazione esclusiva di una invenzione ha spesso conseguenti risultati risolutivi in tutti i campi della sua applicazione;

13° Il potere militare, ed in special modo il *sea-power*, sono suscettibili di subire intensamente e rapidamente gli effetti della invenzione;¹¹

14° I risultati delle campagne di guerra sono spesso conseguenze di sistemi o di mezzi utilizzati dal belligerante vittorioso, e disconosciuti od ignorati dal vinto;

15° Le invenzioni la cui indole è astratta e che si concretano in sistemi di guerra, organici, tattici o strategici, hanno in generale efficienza più risolutiva, più complessa, più duratura di quelle invenzioni la cui indole è concreta, ed è costituita da uno strumento di guerra nuovo e perfezionato;

16° I grandi capitani eccelsero quasi tutti per l'attuazione di nuovi sistemi di

guerra e non per la utilizzazione di un nuovo o perfezionato strumento;12

17º Il monopolio di un sistema può preservarsi più gelosamente e lungamente di quello di un nuovo strumento, il quale rapidamente si generalizza se ha affermata in guerra la sua efficienza;

18° Il monopolio di un sistema di guerra comprende tutto l'organismo militare, quello di uno strumento è circoscritto in campo più limitato, e perciò l'invenzione che si risolve in sistemi è relativamente più potenziale, benché non sempre ciò si verifichi, di quella che si concreta in un mezzo materiale della guerra;

19° L'invenzione che si concreta in sistemi di guerra è più consona e armonizzante coll'indole del pensiero sintetico, colla speculazione scientifica, onde le nazioni presso cui l'attività intellettuale ha carattere astratto hanno maggiore attitudine alla invenzione astratta anziché a quella concreta;

[&]quot;Affermazione fondamentale, pienamente confermata dall'esperienza storica. Se le invenzioni influiscono subito e intensamente sul potere marittimo (si veda il caso del sommergibile, dell'aeroplano, dell'arma nucleare, del missile ecc.), evidentemente per l'autore le teorie del sea-power vanno aggiornate in relazione al progresso tecnico e alle possibilità e limitazioni dei nuovi materiali. Ciò renderebbe necessario, oggi, procedere appunto a questo aggiornamento.

¹² Questa affermazione è solo apparentemente ineccepibile: tutto dipende da che cosa si intende per «nuovi sistemi di guerra». D.B., come Mahan, è fedele nella sostanza al dogma jominiano che la strategia risponde a principî immutabili, applicati da Cesare come da Napoleone: se è così, allora il Capo di genio è solo tale, non inventa niente, non fa niente di *nuovo* ma semplicemente *applica* – come non sanno fare gli altri – vecchi principî. Nuovo è qualcosa che poi diventa vecchio, cioè diventa alla portata di tutti. Questo è il destino dell'invenzione, per stessa ammissione di D.B.: ma il genio è irripetibile.

- 20° L'invenzione di mezzi materiali armonizza specialmente coll'indole del pensiero concreto e perciò quelle nazioni la cui attività intellettuale ha carattere pratico, applicato ed industriale hanno maggiore attitudine alle invenzioni dei mezzi anziché a quelle dei sistemi di guerra;
- 21º L'invenzione, considerata militarmente, è tanto più potenziale quanto più esteso è il campo della sua azione, ma non tutte le invenzioni pervadono con eguale efficienza le varie funzioni dell'organismo militare o marittimo;
- 22° L'invenzione la cui efficienza è limitata al campo tattico, è in generale meno potenziale di quella che estende la sua azione al campo strategico, e questa meno potenziale di quella che ha caratteri tattici, strategici ed organici;
- 23º Alla categoria delle invenzioni la cui efficienza rimane circoscritta nel campo tattico debbono ascriversi quelle la cui applicazione non altera le proprietà strategiche degli eserciti o delle armate, e perciò tutte quelle che non modificano sensibilmente l'autonomia, la mobilità, la navigabilità delle navi;
- 24º Alla categoria delle invenzioni la cui efficienza rimane circoscritta nei campi tattico e strategico, debbono ascriversi quelle che pure modificando l'efficienza tattica e strategica non alterano sensibilmente i caratteri nautici delle flotte;
- 25° Alla categoria delle invenzioni la cui efficienza pervade tutto l'organismo militare, debbono ascriversi quelle che trasformano l'indole degli eserciti e delle flotte determinando nuove modalità di costituzione e di esistenza;
- 26° L'invenzione che ha caratteri esclusivamente tattici è più facilmente attuabile e generalizzabile di quella che ha anche caratteri strategici e questa più di quella che ha caratteri organici, benché qualche invenzione, come la bussola, per le sue caratteristiche, si sottragga alla legge enunciata;
- 27º La presente situazione scientifica, industriale, militare, ecc., lascia supporre maggiore probabilità d'invenzione aventi caratteri esclusivamente tattici, benché la subnautica e l'aeronautica non escludano probabilità di un più esteso campo inventivo;
- 28° La crescente attività inventiva di mezzi e strumenti di guerra favorisce l'adozione di nuovi sistemi, e perciò tanto quelli quanto questi, ma più quelli che questi, parrebbero dovere essere attualmente le incognite da cui dipende la potenzialità relativa degli organismi marittimi;¹³
- 29° L'invenzione, qualunque sia la sua intensività ed estensività, non potrà mai escludere la guerra, come molti per arte rettorica asseriscono, essendo un fenomeno essenzialmente sociale.¹¹

Da queste considerazioni emerge che il *sea-power* può trarre dalla invenzione una grande varietà ed intensità di efficienze, delle quali è necessario tenere conto nell'apprezzare le situazioni militari e la potenzialità relativa degli Stati.

¹⁾ Altra affermazione che, come quelle di cui ai punti 27° e 28° e alla precedente Nota 11, conferma la dipendenza del potere marittimo dalle innovazioni tecniche.

[&]quot;Anche l'arma nucleare non ha escluso la guerra: l'ha solo allontanata dall'Europa e dal territorio delle due superpotenze. La guerra come fenomeno sociale è tipica del concetto di Clausewitz e del nostro Luigi Blanch (Cfr. F. Botti, *Il pensiero militare...* Cit., Vol. I capitoli IV e VII).

La teoria del *sea-power* e di qualunque altro potere non può escludere la fortuna dalle funzioni che concorrono a determinarne l'efficienza.

Tutti i grandi capitani, Cesare e Napoleone specialmente, colla sola esclusione di Federico il Grande, ammisero l'influenza del destino, del fato, del caso, della provvidenza, della fortuna insomma sugli avvenimenti mondiali. Essi ammisero cioè l'esistenza di una funzione incoercibile che sfuggiva alle intuizioni della mente ed alle rigorosità delle analisi.

La teorica della fortuna non fu tentata, per quanto ci consta, da alcuno.

I più ammettono ancora che gli avvenimenti complessi derivanti da conflagrazioni materiali e morali siano in massima parte, se non completamente, soggetti al dominio della fortuna.

Alcuni affermano invece che la fortuna non è che la sintesi della umana ignoranza e che perciò chi è più sapiente deve essere matematicamente più fortunato.

Non è nostra intenzione di svolgere una tesi fisica o metafisica della fortuna, ma crediamo necessario determinare se essa ha esercitato storicamente e potrà esercitare in avvenire influenza sugli avvenimenti mondiali ed in special modo sul potere marittimo.

Tutta la storia umana, ma quella militare e marittima specialmente, afferma che gli avvenimenti furono spesso, se non sempre, dominati da influenze che sfuggivano ad un apprezzamento consentito dalla dottrina dei tempi.

I tempi furono quindi sempre deficienti di dottrina, e le imprese compiute o tentate sempre sconfinanti dai limiti dell'umano sapere.

Ciò che fu continuerà ad essere ancora, per insufficienza di sapere, e perciò l'ignoto, l'imprevisto continueranno a dominare gli avvenimenti, e se la teoria della fortuna può essere considerata una teoria di probabilità, non saranno certamente quelle negative che faranno difetto.

I fenomeni, che in ogni campo di azione sfuggono non solo al calcolo ma all'intuito, sono ancora tanti da ritenere che il numero e l'efficienza degli elementi incogniti siano preponderanti su quelli suscettibili di apprezzamento certo o probabile, onde è da concludersi che data una situazione qualsiasi devesi concedere un largo margine all'intervento dell'impreveduto e della fortuna.

Dovendo adunque tenere nel debito conto questa funzione della fortuna in tutti i fenomeni, ma specialmente in quelli militari, quali sono i criteri che permettono di prevederne e valutarne possibilmente l'influenza?

Il Mahan ed il Callwell non esprimono in proposito alcun apprezzamento, sebbene il primo accenni qualche volta ad occasionalità propizie od impropizie, non prevedute né prevedibili; onde noi senza pretendere di transitare a piedi asciutti la riviera della fortuna ne lambiremo i margini per guadare col nostro piccolo bagaglio dalle funzioni trascendentali a quelle commensurabili.

I criteri che parrebbero potersi enunciare circa l'influenza della fortuna sul seapower sono, salvo errore, i seguenti:

1º la fortuna è la rivelazione dell'ignoto, la cui essenza, come l'etere, è imponderabile ed inesauribile;

2º gli elementi che generano il fenomeno della fortuna possono distinguersi in due classi, materiali e morali;

- 3º gli elementi materiali o fisici sfuggono meno di quelli intellettuali e morali alle previsioni che li riguardano;
- 4º il campo d'azione della fortuna è tanto più esteso quanto più complesso è il fenomeno che si considera;
- 5° in tutti i campi d'azione il dominio della fortuna si esercita in ragione della intensità ed imprevedibilità dei fenomeni che perturbano gli avvenimenti;
- 6º cause minime ed accidentali possono talvolta esercitare enorme e decisiva influenza, nel qual caso la fortuna domina l'uomo e gli eventi;
- 7º l'uomo può riuscire occasionalmente a dominare la fortuna in virtù del sapere, dell'esperienza e dell'audacia;
- 8º il sapere disgiunto dalla esperienza raramente genera l'audacia che padroneggia la fortuna;
- 9º il sapere congiunto alla esperienza genera quasi sempre l'audacia che domina la fortuna;
- 10° la costante pratica di un fenomeno consente più dello studio l'intuizione dell'ignoto che si occulta nel fenomeno;
- 11º le nazioni, come gli uomini, possono essere fortunate in ragione del loro sapere, della loro esperienza e della audacia che ne deriva;
- 12º la pratica costante della guerra, non lo studio teoretico, è la maggiore garanzia.delle audacie e della fortuna;
- 13° la fortuna è tanto meno dominabile dall'uomo quanto più dipende da funzioni morali;
- 14° il potere marittimo essendo un fenomeno complesso per efficienze fisiche, intellettuali e morali, è un campo più di ogni altro propizio all'intervento della fortuna;
- 15° l'intellettualità, che è caratteristica del genio marittimo, è spesso impotente, come dimostra la storia, ad afferrare la fortuna;¹⁵
- 16° nel campo marittimo occorrono, per dominare la fortuna, intellettualità, esperienza ed audacia a tensioni più elevate di quelle sufficienti in altro campo di azione;
- 17º la fortuna, benché sempre più padroneggiata dal sapere e dalla esperienza, non cesserà però di esercitare in avvenire la sua influenza sugli avvenimenti mondiali.

Questi criteri sono assai misera cosa, ma, *faute de mieux*, essi costituiscono il primo nocciolo, intorno al quale si aggomitolerà la teoria della fortuna, che non è, per quanto possa sembrare, di trascurabile interesse.

In forza dei concetti sopra esposti noi affermavamo, e l'esperienza ha confermato, che gli Americani ed i Giapponesi avevano assai maggiore probabilità dei loro avversari di usufruire le compiacenze della fortuna, e crediamo di non errare affermando che

¹⁵ L'«intellettualità» non può essere prerogativa del solo genio marittimo; questa affermazione, come quella del punto 16°, è sbilanciata in senso opposto rispetto a quelle di Napoleone, giustamente criticate da D.B. nel primo articolo sulla strategia navale vds. Parte II). Da notare che, secondo Clausewitz, il campo della fortuna è assai meno vasto di quello intravisto da D.B.: per il generale prussiano, la fortuna spesso è solo prerogativa – o meglio riflesso – del genio.

la marineria britannica, indipendentemente dalla sua preponderante efficienza materiale, ha oggidì la massima probabilità di essere, a parità di condizioni, la più fortunata, in virtù delle audacie che le consentono il sapere e l'esperienza militare marittima.¹⁶

Questo primo saggio sulle funzioni trascendentali del sea-power lo raccomandiamo alla indulgenza del lettore e speriamo che non gli verrà applicata la sentenza del pollice verso.

FUNZIONI COMMENSURABILI

La parte della teorica del *sea-power* che riguarda le funzioni commensurabili, cioè la climatologia, la posizione geografica, la geografia fisica, la posizione della capitale, la densità della popolazione, l'industria marittima e la ricchezza è quella che fu maggiormente studiata e che presenta il più largo contributo, benché sempre incompleto ed imperfetto, alla teoria del potere marittimo.

Questa parte della teorica è dovuta al Mahan, il quale, nel cap. I della sua opera, ha analizzato l'influenza di alcuni elementi del *sea-power*, formulando occasionalmente dei giudizi sintetici che, raccolti, costituiscono un prezioso contributo della teorica del *sea-power*.

Prima ancora che fosse a nostra conoscenza l'opera del Mahan, avevamo già esposto nei primi due capitoli della *Strategia navale* alcuni criteri di potenzialità marittima, abbozzando assai imperfettamente una teorica rudimentale, che perfezionammo successivamente coll'ausilio dell'opera sopraccennata.¹⁷

Il lavoro di coordinazione essendo proceduto verso il fine che ci eravamo proposto, crediamo opportuno di esporre sotto forma di aforismi quei criteri sintetici che il Mahan ha sparsi nella sua opera, colmando le lacune con quegli aforismi che ci sembrano convenienti.

¹⁶ Affermazione confermata anche dalla seconda guerra mondiale nel Mediterraneo, che ha invece visto la sfortuna comparire frequentemente nel campo opposto. Se ne deduce che questa volta l'autore, come Clausewitz, è portato a ritenere la fortuna tanto più dominabile quanto più la *leadership* è di genio; ciò conferma, in altro senso, che il Capo ha ben poco a che fare con l'invenzione.

[&]quot; Come già detto, le opere del Mahan alle quali D.B. fa riferimento sono state pubblicate nel 1890 e 1892 e la prima traduzione francese che precede quella integrale (1899) del comandante Boisse compare sulla Revue Maritime et Coloniale dal 1894 al 1896, Gli articoli di D.B. sulla strategia navale, nei quali si fa già riferimento al Mahan e si procede a una diversa e più completa formulazione degli elementi del potere marittimo, sono pubblicati dalla «Rivista Marittima» nel maggio 1894 e nel marzo e aprile 1895. Nell'articolo del marzo 1894 (cfr. Parte II) D.B. fa solo in fugace e generico accenno alla validità dell'insegnamento di Mahan presso la Scuola di guerra navale americana; ma é solo nell'articolo del marzo 1895 che cita per la prima volta il pensiero di Mahan (capitolo III dell'Influenza del potere marittimo sulla storia) e indica per la prima volta quali sono, a suo giudizio, gli elementi del potere marittimo (il cui numero è 10). Il Manfroni pubblica la prima analisi critica di ambedue i citati libri del Mahan (che non può essere sfuggita a D.B.) sulla «Rivista Marittima» del luglio 1894; quindi il saggio del Manfroni precede di 8 mesi la prima citazione di Mahan fatta da D.B. e l'indicazione da parte di quest'ultimo degli elementi del potere marittimo. In conclusione, non si vede per quale ragione D. B. afferma che nei citati articoli sulla strategia navale non era ancora a conoscenza dell'opera del Mahan. Forse li ha incominciati molto prima della loro pubblicazione, e anche prima del saggio del Manfroni?

Il Mahan non ha classificato la climatologia fra gli *Elements of the sea-power*, ma siccome egli ha occasionalmente accennato alla influenza della climatologia sulla genesi e sviluppo del *sea-power*, comprendendola fra le funzioni della *Physical conformation*, così noi crediamo opportuno considerare la climatologia come una funzione speciale, la cui influenza sul potere marittimo è determinata dai seguenti principii:

1º La climatologia esercita specialmente la sua influenza sul periodo di gesta-

zione e di iniziale sviluppo del potere marittimo;18

2º La climatologia troppo rigida e violenta, che esercita un eccessivo dominio sull'uomo e sui mezzi della sua esistenza, è poco propizia alla genesi ed allo sviluppo iniziale delle energie marittime;

3º La climatologia troppo mite e placida, che favorisce l'inattività e la localizzazione dell'uomo, non provoca le energie che sono indispensabili allo sviluppo del

potere marittimo;19

4º Le condizioni dell'esistenza derivando specialmente da quelle della climatologia, questa deve essere tale da favorire piuttosto l'espansione esterna anziché l'interna, in relazione coi mezzi che le consentono;

5° Un lungo periodo di gestazione, se non abortisce, prepara le energie per un

vigoroso sviluppo;

6º La climatologia troppo propizia alla genesi e allo sviluppo delle marinerie non favorisce, colla selezione, la vigoria di quelle funzioni che sono indispensabili alla espansività militare e marittima;

7º Le difficoltà della genesi e dello sviluppo iniziale difficilmente si superano dove la climatologia è impropizia, ma, superate che siano, rimane condensato un

grande equivalente di energia marittima.

8º Il potere marittimo essendo vulnerabilissimo e facilmente degenerante, esige che la deficienza di energia naturale derivante da troppa propizia climatologia sia compensata colla educazione e cogli impulsi dello Stato;

9º La tensione espansiva verso il mare non essendo ingenita nell'uomo, essa deve essere provocata dalle revulsività climatiche ed eccitata ad alte tensioni dalla vi-

goria dello Stato;

10° La climatologia, considerata militarmente, è una funzione difensiva, giammai offensiva, la cui efficienza i dipende dal grado di dominio che essa esercita sull'uomo e sui mezzi navali di cui egli dispone;

11º La climatologia non cessa mai di esercitare la sua influenza difensiva, ed in

taluni casi può divenire il fattore preponderante delle situazioni marittime;

12º Alla climatologia si accorda in generale una influenza assai minore di quella che essa realmente eserciti sul potere marittimo;

marinai, cosa smentita dalla storia (Repubbliche Marinare; grandi navigatori italiani).

¹⁸ «Alla climatologia noi associamo tutti i fenomeni metereologici che ad essi si riferiscono» (Nota di D.B.). Da rilevare che l'influenza del clima sull'indole e sulle attitudini guerriere dei popoli é un vecchio topos degli autori italiani, a cominciare da Gaetano Filangieri (si veda F. Botti, Il pensiero militare... - Cit., Vol. I capitolo VI).

¹⁹ Da questo giudizio si dovrebbe dedurre che i popoli mediterranei non possono essere buoni

13º Le flotte del periodo remico e quelle del periodo velico furono dominate dalle condizioni climatologiche, e le flotte moderne ne subiscono più che non si creda l'influenza;

14º La conoscenza delle condizioni climatologiche e meteorologiche, colla pratica relativa, fu ed è condizione di efficienza del potere marittimo;

Questi pochi criteri riassumono le condizioni che regolano la genesi e lo sviluppo del *sea-power*; e sono applicabili tanto al passato quanto al futuro, finché non si trasformino gli elementi della efficienza del potere marittimo.

La posizione geografica20

Questa parte della teorica del *sea-power* è forse, fra tutte, quella che il Mahan ha svolto con maggiore perfezione, ed anche il Callwell ha esposto in proposito qualche considerazione militare, onde procediamo con maggiore fiducia ad esporre i seguenti criteri sintetici:

1º La posizione geografica esercita una preponderante influenza su tutti i periodi e su tutte le funzioni del potere marittimo;

2º La posizione geografica più efficiente è quella che garantisce la maggiore inviolabilità del territorio, e consente la maggiore utilizzazione del dominio del mare;

3º La prima condizione è soddisfatta dalla insularità, quando esista una disgiunzione che, col concorso di fattori difensivi, sia sufficiente a salvaguardare l'esistenza nazionale contro le offese che la minacciano;

4º La grandezza dell'elemento disgiuntivo non può essere determinata in modo assoluto, ma solamente relativo, in rapporto alla entità del dominio navale che si esercita ed all'indole delle forze navali che possono contrastare od eludere questo dominio;

5º L'elemento disgiuntivo che può essere valicato per sorpresa, in ventiquattr'ore da barchereccio, non costituisce una valida difesa, la quale non può essere assicurata che dalla preponderanza degli altri fattori difensivi.²¹

6º Un grande elemento disgiuntivo è sempre un fattore di efficienza, finché non menoma le condizioni della espansività e della offensiva;

7º La grandezza dell'elemento disgiuntivo è sempre più favorevole alla difesa di quanto possa nuocere alla espansione ed alla offensiva;

8º Il vantaggio difensivo della insularità è ancora accresciuto dalla esclusione di qualsiasi dualismo continentale e marittimo, derivante da contiguità territoriali;

9º Nessun elemento disgiuntivo, per quanto esteso, è sufficiente a salvaguardare l'inviolabilità territoriale senza l'adeguato concorso di fattori difensivi;

10° L'insularità non è un fattore difensivo se non in quanto essa consente una buona utilizzazione degli elementi difensivi ed una preziosa unità di sistema;

11° La peninsularità partecipa più o meno delle prerogative delle forme insulari a seconda che essa, per l'indole e l'estensione degli elementi disgiuntivi territoria-

³⁰ Le considerazioni che seguono sono di carattere tipicamente geopolitico e geostrategico, anche se l'autore non usa questi termini.

^{a)} Se ne dovrebbe dedurre che, già ai tempi di D.B. e prima dell'avvento dell'Arma aerea, la Manica non costituiva più «una valida difesa» per l'Inghilterra, cioè «un elemento disgiuntivo» tra Inghilterra e continente. Affermazione smentita dalla storia della seconda guerra mondiale.

li, può considerarsi più o meno salvaguardata da offese ed ostacolata nelle espansività continentali;

12º Le peninsularità e forme affini, escludenti larghi contatti territoriali, hanno esercitato storicamente un grande potere marittimo, e nulla esclude che lo possano ancora esercitare, se la peninsularità non provoca il dualismo e consente unità di sistema espansivo e difensivo;

13° La peninsularità che provoca il dualismo continentale e marittimo, tanto esterno che interno, che è propizia ad espansività territoriali, che non consente una ben definita unità di sistema economico e militare, a meno di eccezionali condizioni di efficienza di altri fattori di potenzialità, difficilmente consente un potere marittimo preponderante e duraturo;²²

14° L'efficienza offensiva derivante dalla posizione geografica è specialmente funzione di quegli elementi che consentono l'espansione ed il dominio navale;

15° L'espansione è specialmente favorita da una posizione che sia centrale relativamente al bacino principale delle operazioni commerciali, per modo che il sistema delle linee di comunicazione rappresenti un minimo di distanza ed un massimo di utilità;

16° La posizione centrale è tanto più efficiente quanto più è propizia al flusso e reflusso di tutte le attività del bacino idrografico;

17º La legge di gravitazione verso il centro si esercita in modo continuo su tutti gli elementi mobili dispersi nel bacino idrografico, per modo che ne deriva un incremento costante di vitalità del centro cardiaco;

18° La diversa vitalità dei bacini idrografici mondiali determina una graduale importanza delle loro posizioni centrali, ma la maggiore correlazione dei bacini consentita dal naviglio moderno tende a sostituire i centri dei sistemi ai centri dei singoli bacini idrografici;

19° Le posizioni centrali dei bacini, che non hanno attitudine alla correlazione mondiale e divengono pertanto periferiche rispetto ai centri dei nuovi sistemi, ad onta di preponderanze espansive già conseguite, vedranno in avvenire menomata la loro attuale efficienza, a meno che la preponderanza del dominio militare non compensi le notevoli menomazioni derivanti dai nuovi sistemi;²³

20° Il dominio navale è costituito dalla preponderanza militare in un determinato bacino idrografico e la sua efficienza è funzione della posizione geografica;

21º Il dominio del bacino dipende da quello delle linee di comunicazione, e perciò chi occupa il centro od i nodi di queste linee domina commercialmente e militarmente il bacino idrografico;

22º La posizione centrale è preponderante quando il bacino non presenta nodi eccentrici o periferici di assoluta vitalità; la sua preponderanza è invece più o meno menomata dalla esistenza di tali nodi verso cui convergono le maggiori attività di tutto il bacino;

2º Queste considerazioni e quelle del punto precedente potrebbero riguardare l'Italia.

²⁶ Specie dopo l'introduzione della propulsione a vapore (e a maggior ragione, dopo l'introduzione della navigazione aerea), le considerazioni sull'importanza della posizione centrale dimostrano che, in linea generale, per D.B. l'importanza dei mari ristretti e periferici come il Mediterraneo (e quindi anche delle Nazioni che, come l'Italia, ne occupano il centro) tende a decrescere.

23º La posizione centrale nei bacini ove esistono nodi eccentrici o periferici, ha un valore dipendente dal dominio che essa può esercitare sulle linee di comunicazione fra i nodi;

24° La possibilità di operare per linee interne costituisce sempre un vantaggio della posizione centrale, anche quando il suo dominio è menomato da nodi eccentrici o periferici;

25º La posizione centrale accentra il massimo dominio quando determina essa stessa i principali nodi del bacino idrografico e, se questa posizione è insulare, essa accentra la massima efficienza che può derivare dalla posizione geografica;

L'enorme importanza della posizione geografica su tutte le funzioni ed in tutti i periodi del potere navale e la semplicità della teoria che la riguarda, danno alla posizione geografica una caratteristica eminente fra le funzioni del potere marittimo.²¹

La geografia fisica

La teorica che riguarda questa funzione del *sea-power* è assai meno determinabile, almeno nelle condizioni presenti, di quella che riguarda la posizione geografica.

La soluzione completa ed ordinata di questa tesi dovrebbe prendere in esame le seguenti questioni;

- 1º La struttura fisica;
- 2º L'orografia;
- 3° L'idrografia;
- 4º Il rapporto fra la territorialità e lo sviluppo costiero;
- 5º Il rapporto fra la territorialità e la produttività naturale.

Il Mahan ha trattato in modo saltuario ed incompleto questa tesi, alla quale noi non abbiamo portato, cogli studi precedentemente pubblicati, un solido contributo.

La tesi rimane quindi alquanto imperfetta nella sua soluzione, onde noi crediamo che i seguenti criteri sintetici non siano che un saggio che attenderà dall'avvenire il suo perfezionamento teorico.

Seguendo l'ordine delle questioni sopraenunciate crediamo di potere formulare, con sufficiente verità, i seguenti aforismi:

1º La struttura fisica può distinguersi in semplice o complessa a seconda degli elementi disgiuntivi interni, non esterni, che influiscono sulla continuità territoriale;

²¹ Questo vale anche per il potere aereo e per il potere terrestre. Uno studio delle analogie e differenze nell'influsso della posizione geografica (o della geografia fisica, trattata al paragrafo seguente) sui tre «poteri» esula dalla finalità di queste postille; tuttavia il problema meriterebbe un approfondimento anche per caratterizzare meglio, oggi, lo stesso potere marittimo. In linea generale, si può solo dire che l'influsso della posizione geografica, della geografia fisica, delle industrie o della ricchezza ecc. sul potere aereo presenta marcate analogie con quello esercitato da questi elementi sul potere marittimo, se non altro perché ambedue i poteri richiedono tecnologie d'avanguardia e costose e si fondano sulla capacità di percorrere liberamente il rispettivo elemento. Essi sono cioè poteri legati – diversamente da quello terrestre, che si appoggia a più frequenti punti fissi – all'intensità, alla velocità e alla lunghezza della traslazione e non alla permanenza sul posto; per contro, il potere marittimo è influenzato in misura preminente – più degli altri poteri – dello sviluppo e dalle caratteristiche delle coste.

2º L'unità territoriale, corrispondente a quella politica, può sempre considerarsi una funzione di efficienza del potere marittimo, quando essa non escluda le altre funzioni di potenzialità;

3º La forma insulare, quando soddisfa alla precedente condizione, può consi-

derarsi fra tutte la più efficiente;

4º Nessuna forma insulare ha soddisfatto, storicamente, alla condizione di massima efficienza ed è assai dubbio che possa soddisfarvi in avvenire;

5° La struttura complessa, costituita da arcipelaghi o da grandi estuari, si è dimostrata storicamente capace di creare un grande e duraturo potere marittimo, quando concede una sufficiente utilizzazione degli altri fattori di potenzialità;

6º Gli arcipelaghi e gli estuari tanto più sono strutture efficienti quanto più consentono la continuità e la inviolabilità dei contatti fra gli elementi che li costituiscono, per modo che la discontinuità fisica non costituisca una discontinuità politica e militare:

7º Gli elementi disgiuntivi orografici, se di grande efficienza, sono sempre ostacoli alla unità del potere marittimo, anche quando non escludono l'unità politica dello Stato:

8º Le grandi disgiunzioni orografiche tendono a disgregare le energie marittime, a frazionare le marinerie, ed esercitano, a parità di estensione, una influenza negativa assai più funesta delle disgiunzioni idrografiche;²⁵

9º La struttura idrografica che meglio soddisfa alle esigenze del potere marittimo è quella che consente la massima protezione esterna e la massima efficienza del-

le energie espansive;

10° La protezione esterna dovuta alla zona idrografica è tanto più perfetta quanto più consente l'invulnerabilità della zona costiera, senza menomare la sicurezza della navigazione;

11º Ogni eccesso della zona idrografica, oltre il limite di una sufficiente prote-

zione costiera, costituisce una menomazione del potere espansivo;

12º La zona di protezione è sufficiente quando essa esclude la facilità e l'efficacia del bombardamento colle navi ordinarie, od esige l'impiego del pilotaggio per la sicurezza della navigazione;

13º Le condizioni protettive necessarie e sufficienti si incontrano raramente, ma

la loro approssimazione al limite determina la loro graduale importanza;

14° Il limite protettivo non ha un valore assoluto ma relativo all'indole delle flotte, e perciò gli insegnamenti del passato non sono applicabili all'avvenire;²⁶

⁴⁵ Considerazione che ben si attaglia all'Italia e alle forti rivalità tra le sue antiche Repubbliche Marinare (si vedano anche, in merito, le teorie del generale Durando – F. Botti, *Il pensiero militare...* Cit., Vol I capitolo XID.

²⁶ Îl Fioravanzo annota: «l'avvento dell'aviazione, la quale consente di colpire le navi mentre sono nei porti, ha completamente svalutato la protezione assicurata dalla zona idrografica». Va però considerato che anche in precedenza la protezione consentita dall'esistenza di ampi spazi marittimi era insufficiente senza una flotta di adeguate capacità. Più che altro, l'aeroplano ha ridotto le possibilità di protezione prima assicurate dalle sole forze navali, in una parola: oggi il potere aereo basato a terra e «indipendente» ha ridotto il monopolio esclusivo degli spazi marittimi, prima esercitato solo dal potere marittimo, il quale non è più la «prima linea di difesa» del territorio nazionale. Benché profetico se si pensa alla notte di Taranto nel 1940, il giudizio del Fioravanzo è forse troppo drastico: la zona idrografica rimane un elemento disgiuntivo di qualche efficacia. Specie con l'aumentare delle distanze, la dif-

15° Quando la zona idrografica non è sufficientemente protettiva, essa è quasi

sempre dannosa al potere marittimo;

16º La zona idrografica esterna è perfetta quando essa soddisfa alle esigenze difensive e consente l'efficace ed economico addestramento nautico-militare delle flotte;

17° La struttura idrografica interna, quando non esclude o rende imperfetta l'unità politica e militare, è sempre favorevole al potere marittimo;

18° L'efficienza della struttura interna è tanto maggiore, quanto più essa assume le funzioni del sistema arterioso dell'organismo, permette di trasferire verso l'interno i centri vitali marittimi, e consente l'efficace ed economico addestramento militare delle flotte:

19° La struttura idrografica interna è relativamente al *sea-power* più importante di quella esterna, ed eserciterà in avvenire una influenza sempre più preponderante;

20° L'estensione territoriale, qualunque sia la struttura fisica della regione, esercita una influenza sul potere marittimo che non è proporzionale sempre a queste estensioni, ma dipende anzitutto dal rapporto della territorialità allo sviluppo costiero;

21º Una maggiore estensione territoriale implica, a parità di altre condizioni, una maggiore efficienza marittima, finché la territorialità non diventi caratteristica preponderante della regione;

22º Le estensioni territoriali e le relative densità di popolazione crescendo come i quadrati delle dimensioni lineari, ad evitare eccessivi incrementi d'interessi continentali è vantaggioso il frazionamento della territorialità mediante elementi disgiuntivi;

23° Lo sviluppo costiero, completato dalla fluvialità, è sufficiente quando è assicurata la preponderanza degli interessi marittimi su quelli territoriali;

24º Grandi estuari, grandi fiumi e canali navigabili sono, assai più del frazionamento insulare, una funzione di preponderanza marittima;

25° Le grandi disgiunzioni marittime e fluviali, se facilmente accessibili, possono divenire causa di debolezza, anziché di potenza, se non sono tutelate da un adeguato potere militare;

26° L'efficienza marittima della estensione territoriale dipende altresì dal rapporto di questa estensione alla produttività naturale della regione;

27º La produttività naturale ha una efficienza diversa, a seconda che essa è costituita dai mezzi di esistenza della popolazione, o dai mezzi materiali della industria marittima:

28º L insufficienza dei mezzi di esistenza agricoli, pastorizi, pescherecci, provoca l'espansione esterna, ma impedisce lo sviluppo delle energie che la raffòrzano e

ficoltà di esercitare il potere aereo aumenta in proporzione maggiore di quella di esercitare il potere navale. L'attuale formula della grande portaerei, e anche dell'incrociatore tutto-ponte, sono appunto espressione di questa deficienza di autonomia e di capacità di tempestivo intervento del potere aereo basato a terra. Il concetto di base navale protetta da incursioni dal mare è rimasto; esso tende solo a trasformarsi in base aeronavale, nella quale sia ai fini offensivi che difensivi i due «poteri» si integrano, senza più riuscire a fare a meno l'uno dell'altro. Naturalmente, anche il potere terrestre deve assicurare la conquista e il mantenimento di tali basi...

l'utilizzano,27 mentre la esuberanza dei mezzi d'esistenza esclude l'espansione natu-

rale e tende a renderla transitoria se artificiosamente provocata;28

29° Un giusto equilibrio delle condizioni di esistenza è più favorevole alla consolidazione, anziché alla genesi del potere marittimo, la quale è specialmente dovuta alle necessitose condizioni della esistenza:

30° I grandi poteri marittimi ebbero tutti una genesi laboriosa, dovuta alla povertà regionale ed alla inclemenza del clima, esclusi quelli che furono una derivazione del potere continentale;

31° La produttività dei materiali greggi della industria marittima è condizione in-

dispensabile tanto alla genesi quanto allo sviluppo del potere marittimo;

32° L'insufficienza dei materiali greggi dell'industria marittima è sempre una menomazione del potere marittimo ed un ostacolo alla espansione naturale;

33° L'insufficiente produttività, qualitàtiva o quantitativa, può provocare gravi

catastrofi durante i lunghi periodi di conflitto;

34° L'esuberanza dei materiali greggi della industria marittima è sempre una funzione di espansività ed un solido fondamento del potere navale;

35° Le nazioni cui fanno difetto i principali materiali, sono costrette a provvedi-

menti che rendono sempre artifiziosa la vitalità del potere marittimo;29

36° L'efficienza complessiva dovuta alla geografia fisica è tanto più intensa e duratura, quanto più sono soddisfatte le condizioni che riguardano le strutture, l'orografia, l'idrografia, lo sviluppo costiero e la produttività della regione.

La posizione della Capitale

Il Mahan non ha espresso alcun giudizio sulla influenza che la posizione della

capitale può esercitare sul potere marittimo.

Le ragioni che giustificano l'introduzione di questo nuovo elemento di potenzialità noi le esponemmo nel capitolo 2º della Strategia navale, onde non ci rimane che riassumere e completare le considerazioni già svolte nella seguente serie di aforismi:

1º La posizione della capitale esercita sul potere marittimo o continentale una influenza che fu quasi sempre disconosciuta;

¹⁷ È questo il caso delle Repubbliche Marinare di Genova e di Amalfi; meno quello di Venezia o

di Pisa. Affermazione oggi valida, almeno nella sostanza, solo per i paesi sottosviluppati.

²⁹ Questo è il caso dell'Italia nel periodo 1819-1940. E all'Italia si attagliano in particolar modo le considerazioni di cui ai precedenti punti 31°, 32°, 33°, 35°. L'affermazione di cui al punto 34° fotogra-

fa, invece, la favorevole situazione degli avversari dell'Italia nel 1940-1943.

^{*} Oggi occorrerebbe verificare quest'ultima affermazione e quella del punto 30°, riferendole al caso della superpotenza che ora domina i mari, gli Stati Uniti. Si tratta di una nazione con "esuberanza di mezzi di esistenza» né povera, né con clima inclemente. Ciononostante, come voleva Mahan a fine secolo XIX è diventata una superpotenza marittima, per di più senza i possibili rivali (la Francia, la Spagna, la Russia, poi l'Italia e persino gli Stati Uniti) con i quali ha sempre dovuto fare i conti l'Inghilterra. Perché? Evidentemente in questo caso la spinta maggiore è stata data dalla stessa forza dell'industria, della finanza e dell'economia, che ha creato una rete di interessi mondiali da proteggere. Va infine considerato che, oggi, per espansione naturale si intende quella economica e industriale, non quella territoriale.

- 2º La posizione è quasi sempre la conseguenza naturale della dinamica economica e militare della regione;
- 3º Le regioni che ebbero fino dalla loro origine una prevalente continentalità hanno la capitale in posizione più o meno centrale, quelle che ebbero prevalenza marittima hanno la capitale in posizione eccentrica o periferica;
- 4º La capitale, essendo il centro cardiaco della regione, deve trovarsi in situazione sufficientemente protetta da improvvise minacce, ed in condizioni di massima influenza sul flusso e riflusso delle energie nazionali;
- 5º Quando il flusso, dalle origini, ebbe una sola direttrice preponderante, quale sarebbe il caso dell'Inghilterra verso la Manica, della Unione verso l'Atlantico, ecc. la capitale si sposta eccentricamente nella direzione del flusso espansivo;
- 6º L'esistenza di due o più direttrici di equivalente energia dinamica, quale sarebbe il caso della Francia, della Spagna, provoca una posizione che soddisfa alle condizioni d'equilibrio del sistema economico e militare;
- 7º La continentalità e la molteplicità delle direttrici della vitalità nazionale spostano verso il centro la posizione della capitale;
- 8º La posizione centrale è sempre poco propizia alla genesi ed allo sviluppo del potere marittimo;
- 9º I rivolgimenti politici che creano una direttrice preponderante tendono a spostare, come si spostò da Mosca a Pietroburgo, la posizione della capitale;
- 10° La vitalità marittima tendendo a divenire sempre più preponderante nella dinamica delle nazioni, ne deriva che le posizioni centrali soddisfano sempre meno alle esigenze del potere marittimo;
- 11º I fenomeni di sovraeccitazione che agitano talvolta le capitali internamente situate sono quasi sempre artificiosi, si esauriscono rapidamente e sono incapaci di dare stabilità alla coscienza marittima nazionale; ⁵⁰
- 12º Il perfezionamento dei contatti e delle relazioni fra la periferia e il centro attenua l'imperfezione delle situazioni centrali, ma non lo esclude, specialmente durante i periodi di intensa e durevole conflagrazione marittima;
- 13° La posizione più efficiente è quella che può conciliare le condizioni della centralità del sistema economico e militare con quelle della vitalità marittima e che perciò si trova sopra fiumi, estuari, mari interni, che consentono la massima efficienza del flusso e riflusso marittimo;³¹
- 14° La posizione centrale è sempre poco efficiente, quella periferica è sempre troppo vulnerabile, la posizione eccentrica, quando è consentita dalle buone condizioni di navigabilità interna, ha le maggiori attitudini a sviluppare, in pace ed in guerra, le energie del potere marittimo.

⁵⁰ La capitale che più si attaglia a questo giudizio è Parigi, tradizionale cuore dei sommovimenti interni francesi (che hanno sempre sfavorevolmente condizionato il potere marittimo e favorevolmente influenzato le tendenze «continentaliste» della politica francese).

³¹ Se ne deve dedurre che Roma dai punti di vista indicati da D.B. non è ben situata, mentre Londra è una delle poche capitali che risponde ai criteri da lui fissati. Nemmeno Washington li rispetta ... Sulla «efficienza» della posizione della capitale oggi più che in passato influiscono le comunicazioni terrestri, e soprattutto quelle aree.

La densità della popolazione

Il Mahan ha considerata la densità della popolazione come funzione militare difensiva e come funzione espansiva e perciò in rapporto alla estensione territoriale ed alla produttività.

I criteri che egli ha espressi sono insufficienti a soddisfare le esigenze di una rudimentale teoria, onde crediamo opportuno completarli formulando la seguente serie di aforismi:

- 1º Una grande popolazione assoluta, tanto continentale che marittima, è sempre un fattore di potenza marittima quando sono soddisfatte le seguenti condizionalità:
- 2º Una grande popolazione continentale è sempre una funzione indiretta di potenza marittima quando non provochi un dualismo che menomi la solidità dello Stato;
- 3º Una grande popolazione marinaresca (seaworking) è oggi, come per il passato, il principale fattore di potenza marittima;
- 4º La densità della popolazione marinaresca deve soddisfare anzitutto alle esigenze difensive ed essere perciò proporzionata allo sviluppo della costiera, considerata come frontiera difensiva;
- 5º Una regione deve considerarsi come una fortezza, la cui guarnigione deve essere proporzionata allo sviluppo della cinta e della zona tattica in rapporto dei mezzi e sistemi di difesa;
- 6º La densità della popolazione marinaresca deve consentire, oltre i limiti difensivi, adeguate esuberanze espansive;
- 7º Gli incrementi della popolazione essendo quasi sempre superiori a quelli della produttività, è assai più probabile avere degli eccessi anziché delle insufficienze espansive;²²
- 8º La preservazione del benessere materiale essendo condizione fondamentale della stabilità di Stato, gli eccessi di densità devono essere utilizzati espansivamente;
- 9º Gli eccessi di densità per essere una efficienza dello Stato devono trovare aperte o poco contrastate le vie della espansione, onde le esuberanze espansive debbono essere proporzionate alla complessa capacità tutoria dello Stato;
- 10° Gli eccessi di densità sono menomazioni dello Stato quando eccedono la capacità espansiva che è concessa dalla situazione internazionale;
- 11º Le esuberanze espansive tendono a disperdersi, a disgregarsi, a divenire dannose quando sono abbandonate agli impulsi centrifughi e fa difetto una forza centripeta nell'orbita potenziale dello Stato;

³² Anche alla luce di quanto D.B. afferma al punto 8°, il caso del l'Italia era ed è quello di un eccesso di popolazione non compensato da sufficienti tendenze espansive nel campo territoriale e marittimo. D.B. sembra considerare principalmente in questo senso le «tendenze espansive»: non considera, però, le pericolose tensioni internazionali che sono nate nel XX secolo e possono ancora nascere (specie nel Mediterraneo) quando l'eccesso di popolazione non trova sbocchi, rendendo più frequente, specie oggi, il caso opposto rispetto a quello da lui considerato, cioè le tensioni create dalle insufficienze espansive. Altro dato nuovo del XX secolo, è il prevalente carattere economico, industriale e commerciale oggi assunto dall'espansione, che ha sostituito le vecchie forme colonialiste e di controllo militare del territorio e dei mari. Per contro rimane inmutata l'importanza delle basi sia terrestri, che aeree e navali.

12° Gli eccessi di densità tanto più sono efficienti, quanto più sono direttamente utilizzabili quali riserve economiche e militari;

13º In tutti i periodi storici navali ha fatto difetto la preparazione organica delle

riserve, allo scopo di consolidare la potenza dello Stato;

14° L'utilizzazione delle riserve vitali è tanto più importante, quanto più abbondano le riserve materiali e cresce la probabilità di impiegarle durante un prolungato conflitto;

15° L'importanza delle riserve vitali è oggi meno evidente ed imperiosa che per il passato, data l'indole delle flotte e della guerra marittima moderna, ma la loro organizzazione è sempre una efficienza dello Stato;³³

16º La vigoria dello Stato determina il grado di efficienza delle esuberanze

espansive.

L'industria marittima"

La produzione industriale di una regione è considerata generalmente come una funzione di potenza, ma le condizioni speciali che regolano questa funzione sono

assai poco studiate.

Lo stesso Mahan non ha accennato che indirettamente all'industria marittima considerandola come produttrice di riserve materiali durante una guerra, ma non si è punto occupato di determinare gli effetti derivanti dallo sviluppo industriale sul potere marittimo.

In uno studio precedente abbiamo esposto qualche considerazione in proposito, ma la novità e complessità dell'argomento richiederanno molto altro studio prima di giungere ad un risultato soddisfacente, in attesa del quale ci azzardiamo ad esporre la seguente serie di criteri sintetici:

1º Le industrie possono distinguersi in due grandi classi: naturali ed artificiali, a seconda che la regione ha o non ha i materiali greggi indispensabili al loro esercizio;

2 Le industrie naturali, siano esse continentali o marittime, sono sempre una funzione di potenza marittima;

3º L'industria influisce su tutti i periodi di genesi e sviluppo del potere marittimo, ma la sua influenza è molto più saltuaria ed instabile di quella che dipende dalla densità della popolazione;

³⁵ Persistenza del fallace mito della guerra breve, al quale già si è fatto cenno.

⁵⁶ Per «industrie marittime» oggi si deve intendere «industrie di diretto o indiretto interesse marittimo», cioè tutte o quasi. Ai tempi di D.B. era ancora possibile fare molte e nette distinzioni: date le molteplici connessioni tecnologiche, oggi le costruzioni navali sono – come quelle aeronautiche – lo specchio della capacità tecnologica e industriale di un Paese e coinvolgono la maggior parte delle tecnologie più avanzate, usate anche in altri settori. Se una flotta ha uno sviluppo artificioso senza adeguato sviluppo delle industrie marittime, queste ultime non possono prosperare senza una base industriale e tecnologica generale avanzata. Rimane, invece, da verificare il rapporto effettivo oggi esistente tra sviluppo della Marina mercantile e efficienza di quella militare, rapporto meno determinante e indicativo di una volta sia per il fenomeno della bandiere-ombra, sia perché una moderna nave da guerra – e qui gli scrittori francesi della Restaurazione avevano visto giusto, sia pure a lunga scadenza – richiede sempre più «tecnici» e sempre meno «marinai».

- 4º Quasi tutti i criteri che riguardano la densità della popolazione, in rapporto coll'espansività, sono per analogia e coi dovuti riguardi applicabili alla densità industriale;
- 5º Le industrie fittizie tanto più sono instabili e pericolose quanto più dipendono dalla sicurezza delle comunicazioni internazionali;
- 6º Una grande e predominante industria fittizia non può esistere senza un preponderante potere navale militare;
- 7º La marineria considerata come industria è fittizia quando il traffico, il commercio, le costruzioni non hanno un fondamento solido nella produttività regionale;
- 8º Le marinerie militari sono fittizie moralmente o materialmente quando non sono un prodotto naturale della coscienza o della dotazione regionale;
- 9º Le grandi industrie marittime debbono essere situate in posizioni interne, aventi liberi sbocchi verso il mare, ma sufficientemente protette contro l'offensiva costiera;
- 10°. Le industrie situate in posizioni costiere troppo vulnerabili costituiscono una grave menomazione del potere marittimo;
- 11º I lunghi periodi di pace consentono sviluppo d'industrie fittizie in situazioni vulnerabili, dalle quali non possono derivare che disastri economici e militari nei successivi periodi di prolungato conflitto;
- 12º La preponderanza militare marittima è tanto più indispensabile, ma difficilmente conseguibile, quanto più le industrie sono artificiose e situate in posizioni vulnerabili;
- 13º La vigoria dello Stato deve essere massima dove è massima l'artificiosità delle industrie;
- 14º Le marinerie moderne, pochissime eccettuate, esigono, per la loro vulnerabilità ed artificiosità, una grande efficienza del potere politico e militare;
- 15° Le guerre future dissolveranno rapidamente le illusioni che un periodo prolungato di pace marittima e la fiacchezza dei poteri politici hanno lasciato germogliare nella coscienza delle nazioni;⁵⁵
- 16° L'artificiosità di quasi tutte le marinerie moderne impone la massima intensità e subitaneità del conflitto;
- 17º Quanto più l'artificiosità dipende dalla mancanza dei mezzi atti ad assicurare la mobilità del naviglio, tanto più è imperioso il rapido conseguimento del dominio del mare od il temporeggiamento in stato potenziale;
- 18° Il temporeggiamento nel conflitto non può essere consentito che a quelle marinerie le quali hanno posizioni che permettono di salvaguardare lungamente ed utilizzare opportunamente le riserve della mobilità che furono o che possono ancora essere accumulate;⁵⁶

⁵⁵ Previsione confermata dagli avvenimenti; il contrario, invece, avviene per la constatazione di cui al successivo punto 16°.

³⁶ Se ne deduce che secondo D.B. le Marine che meno dispongono di riserve, sono costrette a condurre una guerra offensiva ricercando la decisione in breve tempo. Ciò non è sempre avvenuto nelle due guerre mondiali, perché la difficoltà di sostituire il naviglio perduto può indurre proprio una flotta inferiore a una condotta strategica prudente per risparmiarlo, anziché ad affrontare scontri decisivi con scarse probabilità di successo.

19° Il temporeggiamento potendo essere opportuno o necessario, a seconda della situazione militare e dell'indole della guerra, è indispensabile preparare alla flotta posizioni che consentano il concentramento e la persistenza in uno stato potenziale;³⁷

20° Le eccessive artificiosità non possono essere migliorate che per mezzo di

politiche solidarietà.58

I criteri che in generale si hanno circa l'efficienza e la sicurezza delle industrie marittime sono in generale erronei ed esagerati; e ciò dipende in massima parte dalla rinnovazione delle marinerie e dalla eccezionale persistenza di un periodo di pace marittima, che esclude gli insegnamenti della guerra.

Le ultime due guerre, benché combattute in mari lontani, hanno contribuito a rettificare molti erronei apprezzamenti, ma soltanto una grande guerra combattuta nei mari europei e specialmente nel Mediterraneo potrà dissipare completamente le illusioni e dettare i veri criteri che riguaso l'influenza dell'industria sul potere marittimo.³⁹

La ricchezzaio

I criteri che riguardano l'influenza della ricchezza sul *sea-power* sono talmente vaghi e divergenti che riuscirà certo difficile rintracciare le prime impronte della verità a fondamento della teoria del potere navale.

⁵⁷ Questa affermazione sembra attenuare la precedente di cui al punto 18°. Va osservato che, nell'età dell'aereo e del missile, «preparare alla flotta posizioni che consentono il concentramento e la persistenza in uno stato potenziale» diventa estremamente arduo (se non impossibile) se non si dispone della superiorità aerea e di idonee difese antimissile. D'altro canto, la predisposizione di tali posizioni è sempre e comunque necessaria.

³⁹ D.B. si riferisce alla guerra cino-giapponese del 1894-1895 e alla guerra ispano-americana del

1898, da lui esaminata in uno studio a parte.

[&]quot;Ciò significa che solo con le alleanze si può rimediare a fattori congeniti di debolezza del potere navale, e in particolare alla sproporzione artificiosa tra la consistenza della flotta militare e le rimanenti componenti del potere marittimo (che non ne assicurano la solidità). Questo criterio è stato, in certa misura, seguito dall'Italia nella prima guerra mondiale; non è stato seguito nella seconda, quando la Marina italiana ha dovuto affrontare una forza aeronavale molto superiore. Come scrivono Gabriele e Friz, nel 1913 – quando l'Italia aderiva ancora alla Triplice – il rapporto di forze navali nel Mediterraneo era insostenibile per la Marina Italiana, tanto che l'Ufficio del Capo di SM della Marina concludeva allora una sua memoria con la frase «o cambiare la Marina, mettendola in relazione con la politica; o cambiare la politica, mettendola in relazione con la Marina» (M. Gabriele - G. Friz, *La politica navale italiana dal* 1885 *al* 1915, Roma Uf. St. Marina 1992, pp. 243-244) .

[&]quot;Le considerazioni sulla ricchezza che seguono sono in gran parte «datate» e guardano all'esperienza del passato più che all'avvenire. Anche per il passato, tuttavia, si potrebbe osservare che soprattutto (ma non solo) nelle guerre napoleoniche, l'oro inglese è stato un fattore di potenza almeno come la flotta e l'esercito ed è stato il fondamento della strategia indiretta e periferica allora seguita con successo dall'Inghilterra. Gli avvenimenti del secolo XX hanno messo in luce due cose: che la ricchezza è una componente essenziale e irrinunciabile del potere marittimo e militare, e che rappresenta la conditto sine qua non per costituire idonee riserve. In secondo luogo, diversamente da quanto afferma D.B. (punti 16° e 18° di pag. 393), la ricchezza e l'elevato tenore di vita, per essere mantenuti e rafforzati, impongono l'espansione e derivano principalmente dalla capacità industriale e non da quella agricola. L'espansione è di tipo economico, finanziario e industriale, non militare; ma anche così, crea naturalmente una maggiore domanda di potere marittimo e quindi anche di potere navale. Quest'ultimo può avere basi salde e sicure solo in un'economia florida e un'industria avanzata, garantite a loro volta dalla capacità espansive.

È o non è la ricchezza un fattore di potenza del sea-power?

Il Mahan parrebbe escluderlo, poiché egli dice che le necessitose condizioni sono quelle che, combinate con altre, danno origine al potere navale; ma Napoleone afferma che *c'est l'argent qui fait la guerre*, la quale è indubbiamente un fattore importante della espansività, onde parrebbe desiderabile sapere se e come la ricchezza possa essere una efficienza espansiva.

La letteratura militare moderna considera quasi sempre la ricchezza come una condizionalità efficiente della guerra moderna, ma se noi consideriamo la maggior parte dei grandi rivolgimenti storici troviamo che la ricchezza è stata piuttosto un fat-

tore negativo anziché positivo delle grandi espansioni.

La soluzione del problema si presenta quindi complessa e difficile, e non presumiamo certamente di darne una soluzione completa od approssimata; ma, poiché ci siamo messi sulla via dei tentativi, preseguiremo alla meglio, od alla peggio, verso la metà, formulando una nuova serie di criteri sintetici che vengano a determinare, con qualche apparenza di verità, l'influenza della ricchezza sul potere marittimo:

1º La ricchezza, come fenomeno sociale, può considerarsi costituita da tutto ciò che rappresenta lavoro accumulato ed è capace di produrre una utilità materiale;

2º La ricchezza deve essere considerata, per il nostro scopo, non già nel suo va-

lore assoluto ma nel suo valore relativo rispetto al potere marittimo;

3° La ricchezza dipende principalmente dall'indole delle razze e dalla loro educazione e perciò da fattori incommensurabili del *sea-power*, ma essendo un fenomeno materiale è suscettibile di commisurazione;

4º La ricchezza esercita la sua influenza piuttosto sullo sviluppo anziché sulla

genesi del potere marittimo;

- 5º Una grande miseria come una grande densità di popolazione possono provocare l'espansione, ma non consentono una efficace utilizzazione delle energie, che in massima parte vanno perdute;
- 6º La ricchezza giova piuttosto a rendere efficiente l'espansione anziché provocarla;
- 7º L'espansione senza il concorso della ricchezza difficilmente può conseguire un grande potere marittimo;
- 8º La ricchezza conseguita durante i primi periodi della espansione non viene utilizzata ad incremento della espansività e del potere marittimo;
- 9º La ricchezza che non ha per iscopo l'incremento della forza viva e produttiva della nazione non è che un effimero elemento di potenzialità;
- 10° Gl'incrementi di forza viva derivanti dalla espansione iniziale non devono essere sottratti ma rimanere nel circuito della espansività;
- 11º La ricchezza può considerarsi un fattore inefficace od efficace di potenza a seconda che viene consumata ed immobilizzata, oppure risospinta nel circuito economico della espansione;
- 12º La ricchezza è reale od apparente, vera o fittizia a seconda che essa produce incrementi economici oppure si immobilizza in elementi incapaci d'espansione;
- 13º La ricchezza abbandonata a se stessa tende a trasformarsi in benessere materiale e quindi ad uscire dal circuito delle produttività;
- 14º La richezza immobilizzata in fastosità, o che è residuo di dominazioni passate, non è un fattore di efficienza espansiva;

15º La ricchezza consumata o scialacquata nell'accrescimento del benessere materiale è piuttosto causa di debolezza e decadenza anziché di potere;

16° Quanto più crescono i bisogni e le esigenze del benessere materiale tanto

più diminuisce l'efficienza espansiva;

17º La ricchezza che deriva principalmente dal traffico è un fattore di efficienza meno solido di quella ricchezza che deriva dalla produttività;

18° La ricchezza che deriva principalmente dall'industria è meno solida di quel-

la che ha per base la produttività del suolo;

19° La ricchezza costituita dal credito e dalle riserve metalliche, benché possa talvolta essere fittizia, può però rappresentare un grande coefficiente di potere politico e militare;

20° La ricchezza tanto più è efficiente quanto maggiore è la forza centrifuga dalla quale è animata nel circuito delle obbiettività dello Stato;

21º Lo Stato non deve creare la ricchezza, ma deve contenerla e rivolgerla nel circuito dinamico delle sue obbiettività;

22º La ricchezza privata tende a sottrarsi al controllo dello Stato, ma una forte tradizione ed una sapiente legislazione possono e devono contenerla nel circuito delle espansività;

23° La legislazione più sapiente e la tradizione più efficace furono vanto della

repubblica di Venezia;

24° Lo Stato ed il cittadino debbono essere fattori reciproci e concorrenti di ricchezza e di espansione, ed esercitare perciò sulle obbiettività private e nazionali un reciproco controllo;

25° La generale prevalenza delle democrazie utilitarie, anelanti all'immediato benessere materiale, tende a menomare le vere e forti funzioni espansive della ricchezza;

26° Le nazioni vivendo quasi tutte giorno per giorno, la ricchezza è oggidì un fattore piuttosto apparente che reale della potenza espansiva;

27º La saggia ripartizione della ricchezza nei circuiti delle attività e delle riserve

è una efficace guarentigia della stabilità economica e del potere marittimo.

Questi criteri sintetici non rappresentano che un abbozzo molto imperfetto della teoria della ricchezza, ma essi permettono di concludere che, fra le maggiori nazioni europee, l'Inghilterra sola ha una potente organizzazione della ricchezza, che la Germania è forse in via di costituirla, che la Francia è assai probabilmente sulla via di dissiparla e che le altre nazioni si esauriscono nella loro impotenza.

LE FUNZIONI INCOMMENSURABILI

La statica del *sea-power* deve comprendere fra le sue funzioni anche quelle incommensurabili, benché queste, assai meno di quelle commensurabili precedentemente considerate, siano suscettibili di una approssimata determinazione.

Le principali di queste funzioni incommensurabili, che esercitano una grande influenza, benché difficilmente valutabile, sul potere marittimo sono, come precedentemente dicemmo:

- a) L'etnologia;
- b) L'ordinamento politico;
- c) La civiltà.

Il Mahan non ha considerata la civiltà come una funzione del *sea-power*, forse perché, come precedentemente avvertimmo, egli ha circoscritto il suo studio ad un breve periodo storico, ed a nazioni la cui civiltà non era sostanzialmente diversa, quantunque non eguale, onde questa parte della teorica che riguarda la civiltà non ebbe ancora il battesimo al fonte della storia, come l'ebbero l'etnologia e l'ordinamento politico, per mano dello storico americano, il quale, se non ha prodigato l'acqua lustrale a piene mani, ha però messo in evidenza le priancipali caratteristiche storiche del *National character* e del *Character of the Government*.

I criteri sintetici che riguardano l'etnologia e l'ordinamento dello Stato trovano quindi un fondamento sufficiente se non completo nell'opera del Mahan, ma quelli che riguardano la civiltà, non possono vantare che una umile paternità, onde noi li raccomandiamo alla indulgenza dei lettori.

L'Etnologia¹¹

L'influenza che il carattere e l'indole nazionale esercitano sul potere marittimo ci sembra assai più vasta e complessa di quella che si circoscrive nelle tendenze commerciali e coloniali delle popolazioni.

Il Mahan non ha creduto di estendere oltre il campo commerciale e coloniale l'influenza delle caratteristiche etniche delle popolazioni, ma quando si considera che gli Ebrei, i Fenici, i Genovesi, gli Olandesi, benché dotati di grandi attitudini al commercio ed alla colonizzazione, non riuscirono a fondare un grande e duraturo potere marittimo, siamo costretti a concludere che la teorica del *sea-power* non può essere circoscritta, per quanto riguarda il carattere nazionale, nei limiti segnati dal Mahan, e deve perciò prendere in esame altre funzioni, oltre le commerciali e le coloniali, dalle quali dipende l'efficienza etnologica.

Tenendo conto degli apprezzamenti del Mahan, da noi già precedentemente enunciati, e delle altre principali funzioni etniche che concorrono a determinare le istintività marittime delle nazioni, noi crediamo di riassumere questa parte della teoria del *sea-power* nei seguenti aforismi:

1º La capacità marittima, per quanto riguarda l'etnologia, è costituita dalle istintività e dalle attitudini economiche, commerciali, coloniali, avventurose e militari delle razze;

[&]quot;In questa parte l'autore studia il rapporto tra indole, carattere e religione dei vari popoli e potere marittimo, estendendo gli accenni del Mahan. Da notare l'osservazione di cui al punto 7°, che sembra rivolta al poco benefico influsso delle religioni cattolica e musulmana, anche se quest'ultime in passato sono state prerogativa di popoli dotati di grandi attitudini alla esistenza marittima. Discutibili e datate- le osservazioni di cui ai punti 14°, 15° e 16° di pag. 395-396, che vorrebbero accreditare delle differenze tra attitudini marittime e virtù militari. È, questo, un vecchio *topos* della letteratura navale francese della prima metà del secolo XIX, che giudicava gli inglesi ottimi marinai ma inferiori ai francesi nel corpo a corpo e in genere nel combattimento terrestre, sostenendo perciò la necessità di ricercare sempre l'abbordaggio nel combattimento navale.

A fine secolo XX l'influsso sul potere marittimo del carattere, dell'indole, della religione dei popoli - notevole in passato - sembra assai ridotto: più di tutto valgono i fattori geopolitici e geoeconomici. Nel caso degli Stati Uniti, trova conferma la tesi di D.B. (punto 9° di pag. 395) che la mescolanza delle razze è un fatto positivo ai fini del potere marittimo: ciò lo allontana assai da un aperto sostenitore del primato della razza anglosassone come il Mahan.

2º Le istintività e le attitudini dipendono in massima parte dai caratteri fisiologici delle razze, ma possono essere lentamente modificate dalla educazione e dalle necessità della esistenza per modo che la loro reciprocità determina l'evoluzione delle caratteristiche etnologiche;

3º Le necessità derivanti da nuove condizioni, economiche o politiche, della esistenza determinano assai più della educazione l'evoluzione delle istintività; ma spesso si rivelano inefficaci a trasformare da continentali in marittime o viceversa, le

caratteristiche etnologiche;

4º Le caratteristiche etniche sono in generale molto stabili, lentamente evolutive, ma le loro manifestazioni sono così complesse, sorprendenti, insindacabili da escludere la possibilità di comprenderle fra le funzioni commensurabili del potere marittimo;

5º Il potere marittimo essendo, come già dimostrammo, ¹² assai meno stabile e più facilmente perturbabile di quello continentale, le istintività marittime debbono essere caratterizzate da una maggiore attitudine di adattamento a queste condizioni di instabilità e di perturbabilità;

6° Le razze avventurose, novatrici, impulsive, nervose hanno assai più delle apatiche, delle inerti, delle metodiche, delle pazienti, una naturale attitudine alla esistenza marittima;

7º Le razze la cui religione provoca il fatalismo, la contemplazione, la rassegnazione hanno assai minore attitudine alla esistenza marittima di quelle che usufruiscono di maggiore varietà e libertà di coscienza e di esame;

8º Le razze aventi istintività patriarcali, feudali e cavalleresche non hanno come quelle nomadi, democratiche, mercantesche attitudini alla esistenza marittima;

9º La promiscuità e la sovrapposizione delle razze specialmente se derivanti da continuità di immigrazione favoriscono lo sviluppo delle caratteristiche che meglio corrispondono alle esigenze della esistenza marittima;

10° Le istintività e le attitudini alla esistenza marittima difficilmente concorrono tutte a costituire una grande capacità marittima nazionale;

11º Le istintività economiche sono assai diverse presso le diverse nazioni, a seconda che vi predomina l'ardimento speculativo o la timidità del rischio, la grande capitalizzazione od il piccolo risparmio, la pubblica fiducia o la sospettosità, l'iniziativa privata o la tutorietà dello Stato, la tendenza alla produttività o quella dello sfruttamento;

12º L'ardimento speculativo, la pubblica solidarietà, la grande capitalizzazione, l'istinto della produttività e l'iniziativa privata sono grandi funzioni economiche del potere marittimo;

13° Le istintività della produzione, della speculazione, della economia, del traffico, del commercio, della colonizzazione difficilmente si riscontrano riunite in una medesima razza, ma più difficilmente ancora si compenetrano colle istintività guerriere indispensabili alla stabilità ed intensità del potere marittimo;

14° Le razze che hanno maggiori istintività ed attitudini marittime sono in generale deficienti, non di valore, ma di guerriere virtù, e soltanto una vigorosa diret-

¹² Cfr. l'articolo sulla strategia navale del marzo 1895 (Parte II).

tività dello Stato può corregere questa imperfezione che provoca quasi sempre rapide dissoluzioni;

15° Le marinerie storiche, che ebbero istintività ed attitudini marittime preponderanti, furono quasi tutte deficienti, se si escludono la veneta e l'inglese, di guerriere virtù, ad onta di molte vittorie e di molto eroismo;

16° La guerriera virtù è marinarescamente dissimile da quella del soldato per le stesse ragioni che rendono dissimile il genio marittimo da quello continentale, poiché questo è principalmente funzione delle vigorie del sentimento, mentre il genio marittimo è essenzialmente costituito dalle energie organiche ed intellettuali delle nazioni;

17° La nazione europea, e potremmo dire mondiale, che oggidì è dotata delle maggiori istintività ed attitudini marittime è indubbiamente l'Inghilterra, mentre tutte le altre nazioni difettano, quale più quale meno, di caratteristiche marittime, economiche o militari.

Questi criteri sintetici permettono di valutare approssimativamente la capacità marittima delle nazioni, per quanto essa dipende dalle caratteristiche etniche, ma la difficoltà di armonizzare le istintività militari con quelle economiche complica talmente il problema da escludere la possibilità di determinare l'efficienza complessiva della funzione etnologica.

L'ordinamento dello Statois

L'influenza che l'ordinamento dello Stato può esercitare sulla genesi e sullo sviluppo del potere:marittimo, fu così largamente esaminata dal Mahan e riesaminata da noi nei capitoli precedenti da escludere la necessità di nuove considerazioni, onde riassumiamo la tesi nei seguenti criteri sintetici:

1º La vigoria dello Stato è sempre indispensabile al conseguimento di un preponderante e duraturo potere marittimo;

2º La forza dello Stato può supplire alla debolezza della nazione nel conseguimento del potere marittimo, ma la vigoria espansiva della nazione difficilmente supplisce alla debolezza dello Stato;

3º L'ordinamento dello Stato influisce in modo diverso sulla genesi e sviluppo del potere marittimo a seconda della diversa indole del Governo;

¹⁵ Qui l'autore conferma e riassume i suoi ripetuti giudizi in merito a luci e ombre dei sistemi di governo dittatoriali e democratici e le ragioni della sua simpatia per le forme di governo aristocratico (da sottolineare, in merito, che D.B. considera a ragione il sistema di governo inglese del tempo come ancora aristocratico, anche se avviato alla democrazia). Di rilievo l'osservazione (punto 18°) che, quando può esistere dualismo tra i due poteri, le democrazie hanno maggiore attitudine a sviluppare il potere marittimo. Il potere marittimo, insomma, sarebbe più democratico, progressista e borghese, meno reazionario, militarista e conservatore di quello continentale affidato a eserciti permanenti e di leva. Vecchio *topos* oggi obsoleto, che già si trova negli scritti del nostro Gaetano Filangieri di fine secolo XVIII, e ha un certo successo in Germania all'inizio del secolo XX tra i sostenitori dello sviluppo della flotta a scapito dell'esercito (Cfr. F. Botti, *Il pensiero militare* ... Cit., Vol. I capitoli VI e XVI; O. Hinze, *Stato e esercito*, Cit.; I. Steinberg, *Il deterrente di teri*, Firenze, Sansoni 1968, capitoli I-IV).

- 4º L'ordinamento dello Stato che meglio soddisfa alle esigenze del potere marittimo è quello nel quale il Governo è maggiormente saturo dello spirito del popolo e cosciente dei veri interessi della nazione;
- 5º L'immedesimazione del Governo colla coscienza nazionale non è efficiente, quando questa coscienza è perturbata o perturbabile, corrotta o corruttibile;
- 6º Il vario grado di compenetrazione del Governo nella coscienza nazionale e la reciprocità della loro influenza determinano la variabile efficienza dello Stato;
- 7º L'instabilità e la perturbabilità del potere marittimo, in confronto di quello continentale, esigono una più intensa e perseverante direttività dello Stato;
- 8º Il potere dispotico difficilmente comprende i veri interessi nazionali e più difficilmente ancora si satura dello spirito del popolo, ma può, per effetto della intensità direttiva di cui è capace, creare occasionalmente un grande potere marittimo;
- 9º L'intensità direttiva autocratica essendo variabile e discontinua, il potere marittimo, se può conseguire una grande intensità temporanea e subitanea, non consegue la stabilità organica indispensabile alla continuità della preponderanza;
- 10° Il despotismo per effetto della personalità autocratica, tende principalmente ad obbiettività immediate di indole politica e militare anziché ad obbiettività lontane di indole economica, donde deriva la sua maggiore attitudine a produrre fenomeni d'intensità anziché di estensività e continuità;
- 11º Il despotismo difficilmente è capace di commisurare le sue obbiettività politiche e militari alla capacità dinamica della nazione e perciò provoca fenomeni fittizi seguiti quasi sempre dall'esaurimento dello Stato;
- 12º Il despotismo, per la prevalente personalità autocratica, monarchica o dittatoriale, ha maggiore tendenza e capacità, quando esista la possibilità del dualismo;
- 13° I Governi rappresentativi, siano essi monarchici o repubblicani, consentono una grande immedesimazione del Governo collo spirito del popolo ed una larga partecipazione della coscienza nazionale alla direttività dello Stato, ma essi, paragonati ai Governi dispotici, perdono quasi sempre in intensità quello che guadagnano in estensività direttiva;
- 14º I Governi rappresentativi, a seconda che consentono una preponderanza democratica od una preponderanza aristocratica, hanno una differente attitudine a creare e consolidare il potere marittimo;
- 15º I Governi rappresentativi a base di preponderante democrazia, specialmente se repubblicani, tendono al conseguimento di obbiettività immediate, urgenti, utilitarie e perciò hanno una sufficiente attitudine a sviluppare energie economiche e mercantesche che promuovono il potere marittimo;
- 16° Le democrazie repubblicane essendo per loro natura instabili, prevaricanti, corruttibili, intemperanti, hanno grande tendenza a degenerare in demagogie od a trasformarsi in autocrazie, onde esse mancano di quella stabilità indispensabile a dare continuità al potere marittimo;
- 17º Le democrazie come le autocrazie, non avendo continuità di sistemi e di obbiettivi, ma subitaneità di impulsi ed urgenza di guadagni, se possono essere capaci di fenomeni intensivi si dimostrano storicamente incapaci di dare stabilità e continuità al potere marittimo che avessero occasionalmente creato;

18° Le democrazie dimostrano una maggiore attitudine a sviluppare il potere marittimo anziché quello continentale, quando esista dualismo fra questi due poteri;

19° Le democrazie si dimostrano tanto meno efficienti quanto più la coscienza nazionale è perturbata e quanto più intenso è il conflitto fra le obbiettività continentali e marittime;

20° I governi rappresentativi a base di preponderante aristocrazia, siano essi monarchici o repubblicani, avendo grande attitudine a conciliare le obbiettività immediate con quelle lontane, le politiche con quelle economiche, le militari con quelle utilitarie, sono quelli che consentono una maggiore compenetrazione del benessere materiale colla potenzialità dello Stato;

21º Il Governo aristocratico è quello che ha esercitato, storicamente, la maggiore efficienza marittima, compensando occasionali deficienze di intensità con una

grande stabilità e continuità direttiva;

22º Le attuali forme di Governo rappresentativo, per l'eccessiva preponderanza delle democrazie, per l'inefficienza o la mutabilità del potere esecutivo, sono tutte, quale più quale meno, disadatte alla preservazione di un grande potere marittimo;

23º L'inefficienza dell'elemento aristocratico è una grande imperfezione dei Governi rappresentativi, ed una grande menomazione della potenzialità degli Stati;

24º I Governi rappresentativi debbono rafforzare l'elemento aristocratico, il quale deve emergere per elezione e selezione da tutte le classi, costituire statutariamente una casta di ottimati nella quale si accentri la stabilità dello Stato:

25º La persistenza dell'aristocrazia nel Governo britannico, ad onta della crescente invadenza democratica, non è ultima causa della stabilità e continuità del suo

preponderante potere marittimo.

La generale prevalenza dei Governi rappresentativi su quelli dispotici e dittatoriali consigliava forse una analisi più minuta delle efficienze dei Governi monarchici e repubblicani, per determinare con maggiore esattezza la loro graduale influenza sul potere marittimo.

Quando però si consideri che la dissomiglianza fra le monarchie e le repubbliche è ormai ridotta alla ereditarietà od alla temporaneità della sovranità, divenuta piuttosto simbolo che essenza del potere esecutivo, se ne può concludere che l'efficienza dello Stato sarà tanto minore quanto più la democrazia sarà invadente, la sovranità conculcata o rimissiva, le funzioni dello Stato perturbate dalla instabilità del potere esecutivo, la coscienza nazionale convulsiva o corrotta.

In base a questi concetti non sarà difficile determinare la relativa efficienza dei Governi, quando si conoscono gli elementi da cui questa efficienza deriva.

La risoluzione del problema potrà considerarsi tanto più facile ed approssimata quanto più l'efficienza dipenderà dalle caratteristiche organiche e costituzionali degli Stati e perciò dalla esclusione o menomazione della influenza delle personalità direttive.

Questa influenza non potrà mai essere completamente esclusa e perciò questa funzione del *sea-power* non può essere compresa fra quelle commensurabili, ma l'arbitrio, la personalità, possono essere più o meno contenute dalla livellazione e dal controllo delle collettività, onde può concludersi che quanto più queste saranno organicamente efficienti, tanto minore sarà l'influenza della personalità e l'indeterminazione del problema.

È assai più facile comprendere, che definire, che cosa sia la civiltà, ed è assai

più facile apprezzarne l'influenza che determinarne le cause.

L'indole della civiltà dipende in gran parte dalle due funzioni incommensurabili che abbiamo precedentemente esaminato — l'etnologia e l'ordinamento dello Stato — ma queste non bastano a determinarla completamente, onde crediamo necessario di esporre alcune considerazioni generali che riguardano questo fenomeno storico.

L'influenza che la civiltà esercita sugli avvenimenti mondiali, se fu talvolta vagamente accennata da storici e filosofi, non fu mai sottoposta ad una analisi rigorosa tendente ad indagare i principi che reggono le funzioni della civiltà.

Indipendentemente da tutti gli altri fattori che concorrono a costituire la potenzialità di uno Stato o di un periodo storico, la civiltà esercita una influenza sua pro-

pria della quale interessa stabilire i fondamentali principi.

Coloro che considerano il cannone come l'unico indice potenziale della civiltà troveranno assai oziosa questa ricerca degli altri indici di potenzialità, ma quando si considera che quella è assai spesso una derivata di questi, si è costretti a concludere che la ragione della forza ha le sue radici in quella della civiltà.

Le lotte fra Roma e Cartigine, fra Venezia e Istambul, fra l'Inghilterra e la Spagna, fra il Giappone e la Cina, fra l'Unione [cioè gli Stati Uniti - N.d.c.] e la Spagna furono essenzialmente conflitti fra civiltà interamente o parzialmente dissimili, nelle quali appunto le dissimili efficienze della civiltà esercitarono una preponderante influenza, come la eserciteranno nei futuri conflitti.

La ricerca di questi indici di potenzialità è certamente difficile, né il compito è agevolato da indagini precedenti, ma il lungo studio ed il molto amore ci danno ardimento di affidare all'indulgenza dei lettori i seguenti principi generali:

1º La civiltà può considerarsi un fenomeno sintetico e complesso cui partecipano tutte le energie degli Stati e delle nazioni aventi affinità dissimili da quelle di altri

raggruppamenti mondiali;

2º Il carattere e l'efficienza delle affinità, per la variata preponderanza, possono creare eterogeneità importanti fra le nazioni che parteciparono ad una medesima civiltà;

3º Le eterogeneità nazionali si risolvono in una dissimile potenzialità dello Stato, ed in una diversa attitudine ad esercitare il potere continentale o quello marittimo;

4º La civiltà, nella sua indole e nelle sue graduazioni, è tanto più perfetta ed efficiente quanto più essa è capace di equilibrare e convergere le energie morali, intellettuali ed organiche a vantaggio della potenzialità dello Stato;

5º La funzione morale deriva principalmente dalla religione e dal sentimento nazionale, e la sua efficienza si manifesta specialmente nel perseverante consegui-

mento delle idealità nazionali:

6º La funzione intellettuale deriva principalmente dalla capacità scientifica, tanto astratta che applicata, e si manifesta specialmente nella preservazione della evolutiva vitalità nazionale;

7º La funzione organica deriva essenzialmente dal principio di autorità, tanto personale che collettivo, e si manifesta principalmente nella equilibrata dinamica dello Stato;

8º La funzione morale e quella organica hanno carattere di inerzia e di immutabilità, mentre quella intellettuale ha carattere evolutivo, onde le prime sono funzioni di stabilità, la seconda è funzione di attività del sistema;

9º L'eccessiva preponderanza di una di queste funzioni sulle altre perturba l'equilibrio dinamico del sistema naturale delle energie e provoca la menomazione del-

lo Stato;

10° La funzione morale, quando ha per essenza esclusiva il sentimento religioso, difficilmente comporta un adeguato sviluppo della funzione intellettuale, con

grave danno della evolutiva vitalità nazionale;

11º La funzione intellettuale, quando tende al positivismo, al materialismo, allo scetticismo, difficilmente comporta un adeguato sviluppo delle funzioni morali ed organiche, e provoca la menomazione del sentimento e la disintegrazione delle energie nazionali;

12º La funzione organica quando tende alla rigidità burocratica e militare è di ostacolo allo sviluppo delle energie morali ed intellettuali e menoma l'elasticità del-

l'organismo nazionale;

13° La civiltà cattolica per la preponderanza della funzione morale e religiosa, per il dualismo fra il sentimento e l'intellettualità, per il conflitto d'autorità fra Chiesa e Stato, esclude la piena efficienza delle funzioni intellettuali ed organiche e provoca una più o meno grande menomazione della potenzialità nazionale;

14º La civiltà ortodossa ha molta analogia con quella cattolica, ma escludendo il conflitto di autorità fra Chiesa e Stato, consente una maggiore efficienza di poten-

zialità nazionale.

15° La civiltà evangelica non provoca conflitti fra le funzioni morali, intellettuali ed organiche ma è poco atta ad afforzare i loro vincoli reciproci, ed è assai dubbio se la maggiore capacità d'equilibrio compensi la minore intensità del sistema;

16° La civiltà scientifica potrà consentire, nella ipotesi della sua futura esistenza, sufficiente intensità ed armonia delle sue funzioni, ma la grande difficoltà di fondare una nuova morale sopra un nuovo principio di autorità, lascia temere che questa efficienza, finora inconseguita, rimanga una idealità inconseguibile;

17° L'efficienza relativa di queste varie civiltà sfugge ad una rigorosa determinazione, poiché questa dipende dalla varia intensità dei conflitti fra le funzioni di civiltà e dalla varia efficienza dei loro vincoli, ma si può approssimativamente ammettere:

a) che la civiltà scientifica è ancora una incognita;

b) che la civiltà evangelica consente una grande capacità di equilibrio;

c) che la civiltà ortodossa è per ora meno efficiente di quella evangelica;

d) che la civiltà cattolica è la meno efficiente fra tutte.

18° La relativa efficienza delle civiltà, considerate in rapporto alla loro attitudine marittima, può essere approssimativamente stimata ammettendo che, a parità di altre condizioni, la funzione intellettuale è quella che meglio soddisfa alle esigenze del potere marittimo;

19° Le civiltà giovani, emergenti da nuove condizioni religiose, scientifiche e sociali, sono in generale capaci di grande espansività iniziale, ma la mancanza di riserve di energia rende assai problematica la loro capacità di perseveranza e di resi-

stenza nei conflitti;

20° Le civiltà consolidate, quando le loro energie non si sono ancora atrofizzate o corrette, hanno in generale minore intensità espansiva delle giovani, ma l'inerzia e le riserve di forza viva consentono loro una grande persistenza nei conflitti, tanto interni che esterni, tanto morali che materiali;

21° Le civiltà senili tendono per legge evolutiva all'esaurimento materiale e morale tanto più sollecitamente quanto più preponderanti sono le funzioni dell'inerzia su quelle di attività del sistema;

22º Ogni civiltà, come ogni organismo, racchiude in sè i germi della sua vitalità, ma le condzioni varie dello sviluppo escludono la possibilità di tracciare nello spazio e nel tempo la curva evolutiva delle diverse civiltà;

I criteri sopraenunciati riguardano specialmente l'influenza della civiltà sulla potenza complessiva delle nazioni, senza distinzione dei vari poteri che la costitui-scono.⁴⁴

L'indole complessa del fenomeno non consentiva una maggiore specializzazione, ma le serie degli aforismi che riguardano le singole funzioni di potenzialità permettono di apprezzare con sufficiente approssimazione la speciale influenza che la civiltà può esercitare sui poteri continentali e marittimi.

Risalendo dai fenomeni più semplici a quelli più complessi abbiamo formulato le serie dei criteri sintetici che costituiscono la statica del *sea-power*, e se questa parte della teorica è tuttavia assai imperfetta ed incompleta, essa può però considerarsi una base sufficiente per procedere alla ricerca dei criteri che governano la dinamica del potere marittimo.

II. - La dinamica del potere marittimo

Le funzioni di potenzialità che abbiamo precedentemente considerate, passando dallo stato di tensione statica a quello dinamico, creano una nuova categoria di fenomeni dei quali importa conoscere le caratteristiche e le leggi fondamentali.

Prima di procedere a determinare queste leggi è opportuno, se pure non necessario, definire che cosa s'intenda per dinamica nazionale, onde escludere la possibilità di apprezzamenti troppo vaghi e soggettivi.

La dinamica essendo matematicamente la scienza del movimento, ne deriva che per dinamica nazionale devesi intendere quella teorica speciale che ha per iscopo la conoscenza delle proprietà del movimento espansivo dalle sue origini nazionali alle sue internazionali finalità.

Il nostro studio avendo per fine la teorica del potere marittimo, ci atterremo specialmente all'esame di quei fattori che direttamente od indirettamente concorrono a promuovere l'espansività marittima della nazione.

[&]quot;Le considerazioni generali di D.B. sul rapporto tra religione e tipo di civilità (paragrafi 17° e 18° di pag. 400) sono assai opinabili. Il diverso modo di intendere la religione cristiana dipende anche dalla storia, dall'indole di un popolo, oppure determina tale storia e influisce sul carattere dei singoli e sull'efficienza delle istituzioni, come sembra credere l'autore? Più interessanti le considerazioni dei paragrafi dal 19° al 22°, che concepiscono la vita delle civiltà – e quindi anche degli Stati – in modo assimilabile a quella di organismi viventi, in tal modo avvicinandosi alle teorie che proprio nello stesso periodo veniva sviluppando il celebre geografo tedesco Ratzel.

Questa espansività avendo due campi di azione, quello nazionale e quello internazionale, ne deriva, per esigenze di ordine e di chiarezza analitica, la necessità di indagare le leggi del movimento interno prima di quelle che governano l'esterna espansione.

LA DINAMICA INTERNA

La dinamica interna e quella esterna costituiscono due parti distinte della dinamica del potere marittimo.

La dinamica interna avendo per fine lo studio del movimento espansivo dalle sue origini fino all'istante in cui entra nel campo internazionale, allo stesso modo come la balistica interna ha per obiettivo lo studio delle leggi espansive dentro l'anima del cannone, così essa deve prendere in esame i principali fenomeni espansivi interni, coordinandoli in modo che rimanga facile e chiaro lo studio della espansività.

La dinamica interna dipendendo principalmente dalla funzione economica, da quella politica e da quella militare, ci occuperemo successivamente d'indagare le leggi che governano l'utilizzazione di queste funzioni a vantaggio del potere marittimo.

LA FUNZIONE ECONOMICA¹⁵

Le energie che concorrono a costituire questa funzione della dinamica interna sono molte, poiché tutte le vigorie della nazione concorrono, più o meno, a costituire la capacità espansiva dello Stato, ma noi ci occuperemo soltanto di quelle che provocano direttamente l'espansione marittima, ritenendo come assioma generale che, quando non esiste dualismo continentale e marittimo, la potenzialità nazionale è sempre un coefficiente più o meno importante della espansione marittima.

I principali fattori marittimi della funzione economica essendo l'emigrazione, l'esportazione ed il traffico, limiteremo a queste energie espansive la ricerca delle leggi del movimento; ma riconoscendo l'insufficienza della nostra dottrina economica, benché confortati da quella storica, con molta esitanza esponiamo, a semplice titolo di saggio teorico, i seguenti principi fondamentali riguardanti l'emigrazione:

1º L'emigrazione marittima è il fenomeno più antico, più continuo, più uniforme in tutte le sue caratteristiche fra quanti concorrono a determinare l'espansività, della quale è quindi la funzione più efficiente e più stabile;

[&]quot; Le riflessioni di D.B. in materia di emigrazione e economia vanno considerate in rapporto ai tempi. Quelle relative all'emigrazione sono, in gran parte, non più attuali, visto che l'Italia e l'Europa sono diventate Paesi di immigrazione (e non più di emigrazione come a fine secolo XIX); quelle relative all'economia conservano ancora un loro interesse. Da notare l'avversione di D.B. al liberismo economico, che di fatto assicura la prevalenza delle nazioni al momento più forti (l'Inghilterra, gli Stati Uniti) schiacciando i deboli, e la sua tesi che lo Stato deve incrementare e proteggere, con opportune misure, le esportazioni e la Marina mercantile: tesi che si potrebbe definire colbertiana.

2º Senza un'adeguata emigrazione o colonizzazione permanente i fenomeni della espansione riescono quasi sempre artificiosi e precari, come lo dimostra la storia della colonizzazione francese;

3° L'efficienza della emigrazione dipende da molte cause, tra cui primeggiano la qualità e quantità degli emigrati, l'indole della emigrazione, i vincoli che la colle-

gano alla Patria e la tutorietà dello Stato;

4º La qualità è un fattore più efficiente della quantità per la preponderante in-

fluenza che essa esercita sulla conquista dei mercati;

5° Molte colonie, quelle italiane specialmente, ad onta della preponderanza quantitativa, si rivelano qualitativamente incapaci di esercitare un'adeguata influenza sui mercati;

6º L'elemento rurale e bracciante, a meno di eccezionali circostanze, è quasi sempre in gran parte perduto, perché vincolandosi alla colonia si svincola dalla patria;

7º L'elemento industriale e commerciale si mantiene più lungamente nel circui-

to delle reciprocità, ed è perciò il migliore fondamento della colonizzazione;

8º Le caratteristiche più efficienti della emigrazione sono quelle intellettuali, perché il campo d'azione coloniale è poco propizio alla estrinsecazione delle energie morali ed organiche per la continuità e l'intensità dei conflitti che l'emigrazione determina;

9º L'emigrazione abbandonata a sé stessa e alle sue iniziative può considerarsi perduta anche se costituita da buoni elementi, quando non è disciplinata e protetta

dallo Stato;

10° Lo Stato che non si preoccupa di disciplinare e proteggere l'emigrazione è

scialacquatore delle energie nazionali;

11º La disciplina della emigrazione deve avere per iscopo la sua massima utilizzazione a vantaggio dello Stato e perciò l'esodo deve essere favorito o contenuto nei limiti dell'incremento economico nazionale, senza menomare l'efficienza politica e militare della nazione;

12º L'emigrazione dovendo essere contenuta il più lungamente possibile nel circuito delle utilità nazionali, l'esodo della popolazione dovrà essere disciplinato in modo da evitare lo sparpagliamento e favorirne il concentramento in quelle regioni che consentono la maggiore continuità dei contatti e la maggiore efficienza di protezione;

13° La tutorietà dello Stato è indispensabile a mantenere l'emigrazione nel circuito delle utilità nazionali, ed è tanto più necessaria quanto maggiore è la tendenza della emigrazione a svincolarsi dalle reciprocità nazionali e quanto più debole e

perturbata è la regione che l'accoglie;

14º Tutti i provvedimenti che tendono a rialzare il prestigio morale e l'efficienza materiale della emigrazione ritornano a vantaggio dello Stato, ma questi provvedimenti politici sono assai poco efficaci senza la continua ed immediata influenza della marineria mercantile e militare;

15° L'influenza morale e materiale che deriva dal vessillo nazionale è quasi

sempre il più efficiente fattore di protezione e preservazione delle colonie.

Esposti i criteri che riguardano l'emigrazione, senza pretendere di averne compendiata la teorica, passiamo ad enumerare i principî che regolano l'esportazione, la quale costituisce il fenomeno materiale che concorre, con quello vitale dell'emigrazione, a costituire l'espansione marittima della nazione.

I fenomeni della emigrazione e della esportazione essendo pressoché simili e concorrenti, i criteri precedenti sono generalmente applicabili per analogia, e perciò ci limitiamo ad enunciare quei priincipi che più direttamente riguardano l'esportazione e che parrebbero essere i seguenti:

1º L'esportazione è l'indice più evidente, ma l'emigrazione è l'indice più eleva-

to della espansività nazionale;

2 L'esportazione non costituisce una vera funzione di espansività economica, se non quando il suo eccesso sulla importazione rappresenta realmente un incremento di ricchezza e di produttività nazionale;

3º L'esportazione che ha per base la produzione agricola, conquista più lentamente, ma conserva più lungamente i mercati, ed è perciò un fattore di stabilità

espansiva;

4º L'esportazione che ha per base l'industria invade più rapidamente i mercati, ma difficilmente si consolida senza una diretta protezione dello Stato;

5º La tutela dello Stato è tanto più necessaria quanto meno efficienti sono i fattori naturali della esportazione e più minacciosa la concorrenza internazionale;

6º Il sistema protettivo, ad onta dei difetti e degli errori derivanti dal monopolio e dall'esclusivismo, fu storicamente il più efficace per conservare le utilità nel circuito nazionale;

7º Il migliore protezionismo è quello che ha per iscopo di rendere l'emigrazione e l'esportazione funzioni reciproche dei loro incrementi e della espansività dello Stato;

8º Il libero scambio ritorna sempre dannoso a chi non ha i mezzi naturali per sostenere la libera concorrenza;

9º La libertà dei mercati è il sofisma economico che genera l'ostruzione dei mercati e lo sfruttamento delle piccole a vantaggio delle grandi nazioni commerciali;

10° Contro lo squilibrio generato dalla libera concorrenza non si può lottare che per mezzo del protezionismo e della specializzazione dei prodotti di esportazione;

11º La specializzazione dei prodotti rende meno gravi le difficoltà della concorrenza, ma quando essa non è un fenomeno naturale vi è poca speranza di conseguirla con provvedimenti economici;

12º La lotta delle piccole contro le grandi nazioni commerciali non può essere sostenuta che per mezzo di una vigorosa disciplinazione delle funzioni espansive,

afforzata dal protezionismo dei mercati e del traffico.

Questi criteri ci portano a concludere che le crescenti difficoltà della concorrenza, che diverranno sempre più minacciose, non possono essere attenuate senza il protezionismo politico, che fu ed è sempre il mezzo più semplice, più efficiente, più spicciativo per la conquista e la preservazione dei mercati.

La funzione economica oltre l'emigrazione e l'esportazione comprende anche il traffico, che le vincola, la cui influenza può considerarsi governata dai seguenti prin-

cipi fondamentali:

1º Il traffico rappresenta il sistema nervoso dell'organismo espansivo i cui ganglii sono costituiti dai mercati, e la sua perfezione dipende dal sano equilibrio dell'interno organismo;

2º Lo squilibrio per eccesso o per insufficienza di alcune funzioni dell'organismo espansivo, genera quello stato patologico, parziale o generale, la cui risanazio-

ne è estremamente difficile;

3º La preponderanza del traffico è la caratteristica quasi generale dei moderni organismi espansivi, poiché generalmente si considera il traffico come la causa e non come l'effetto della capacità espansiva;

4º L'obbiettivo principale del traffico deve essere quello di mantenere i vantaggi della espansione nel circuito delle utilità nazionali, lottando con vantaggio contro

la concorrenza straniera;

5º L'emigrazione e l'esportazione essendo i fattori naturali della espansione, il traffico deve garantire nel modo più efficiente la reciprocità, prima di tendere a secondari obbiettivi;

6º Il traffico essendo esercitato quasi interamente dalle marinerie commerciali, ne deriva per queste il compito di conseguire l'obbiettivo principale prima di mirare a secondari obbiettivi;

7º Le marinerie commerciali non debbono avere per fine il loro incremento, se non in quanto questo è indispensabile al conseguimento dell'obbiettivo principale;

8º Il conseguimento dell'obbiettivo principale, data la crescente concorrenza del traffico, è sempre difficile per le marinerie e per le nazioni secondarie senza l'intervento della tutorietà dello Stato;

9º La tutela dello Stato è sempre doverosa quando la marineria non è capace di conseguire con le proprie naturali energie l'obbiettivo principale;

10° La situazione politica internazionale tendendo ad escludere il protezioni-

smo dei mercati, provoca il protezionismo del traffico;

11º Il protezionismo del traffico è sempre meno efficiente di quello dei mercati, e le nuove condizioni delle marinerie a vapore lo rendono anche più difficile ed oneroso di quanto lo fosse durante il periodo velico;

12° La protezione del traffico per quanto onerosa, è un dovere di Stato quando

consente la speranza di mantenere le utilità espansive nel circuito nazionale;

13º Nella lotta di concorrenza le marinerie artificiose sono quasi sempre sopraffatte da quelle dotate di naturali energie; ed in tali casi i danni derivanti dal libero traffico possono essere minori di quelli di un protezionismo oneroso;

14° La disciplina della emigrazione, della esportazione e del traffico può rendere minori i danni che derivano dalla libera concorrenza, ma è assai dubbio che essa sia sufficiente, quando manca il protezionismo dei mercati, a preservare da una crisi continua quelle marinerie che difettano delle energie naturali della loro vitalità;

15° La vitalità delle marinerie moderne derivando dalla industria del ferro e dalla energia termica del combustibile, ne deriva che esse sono le arbitre della concorrenza e del traffico e non possono essere contrastate che col protezionismo militare e politico;

16º Il mercato mondiale, finché persistono le attuali condizioni delle marinerie, tende inesorabilmente a divenire patrimonio di quelle marinerie che per effetto del-

la libera concorrenza conseguirono il monopolio del traffico;

17º Il protezionismo dei mercati deve ritornare ad essere, come già fu, la salvaguardia della espansività economica.

L'influenza del potere economico su quello marittimo è così grande che non abbiamo esitato ad esporre, alquanto diffusamente, i criteri fondamentali della sua efficienza, quantunque essi siano in gran parte in opposizione con quelli di un dottrinarismo che ha inquinato l'antica sapienza economica.

La storia e l'esperienza, assai più della economia politica, ci hanno suggerito i principi che governano l'espansione economica, e gli ufficiali di marina, che sono giudici abbastanza competenti della questione per il continuo contatto colle colonie, coi mercati, colle marinerie, non troveranno forse inopportuno ed inutile questo nostro tentativo di abbozzare un formulario teorico-pratico della dottrina economica, né suoi rapporti con l'espansione marittima.

LA FUNZIONE POLITICA *6

La dinamica interna del potere marittimo dipende in massima parte dalla direttività dello Stato, la quale si esercita nel campo economico, nel campo politico ed in quello militare.

L'azione direttiva che lo Stato esercita sulla funzione economica è meno diretta ed immediata di quella che esso esercita sulla funzione politica.

Avendo precedentemente esaminato la varia attitudine degli Stati all'esercizio del potere marittimo, ci rimane da vedere l'organizzazione delle energie statiche onde conseguire la massima efficienza dinamica del potere marittimo.

Le energie statiche avendo due campi di azione, quello interno e quello esterno, la funzione politica avrà per iscopo di preparare questi due campi in modo che le energie statiche possano esplicarsi colla maggiore efficienza dinamica.

La preparazione politica interna avrà quindi per obbiettivo l'organizzazione delle energie di carattere politico onde ottenere la massima intensità ed unità di azione espansiva, mentre la preparazione politica esterna avrà per obbiettivo di rendere propizio il campo internazionale alla dinamica del potere marittimo. La prima riguarda quindi la preparazione della coscienza nazionale, la seconda la predisposizione dell'ambiente internazionale.

I principali criteri che riguardano la preparazione della coscienza nazionale parrebbero essere i seguenti:

1º L'influenza internazionale dello Stato dipende politicamente dalla unità e stabilità della coscienza nazionale, che si estrinseca quasi sempre in continuità e stabilità di governo;

2º La capacità statica della coscienza dipende principalmente dalle caratteristiche etniche precedentemente considerate, e la capacità dinamica dipende dalle obbiettività politiche nazionali ed internazionali;

⁴⁶ Va notata, in questa parte, la fondata previsione (punto 2° di pag. 409) che non mancheranno mai conflitti fino a quando esisteranno disuguaglianze e quindi difformi interessi. Da sottolineare anche la constatazione dell'inefficienza di un potere marittimo basato sulla sola componente militare, senza una solida base economica (punti 5°, 6° e 7° di pag. 409). Ma se le carenze di carattere economico minano l'efficienza del potere militare e navale, l'insufficienza di quest'ultimo secondo l'autore «prepara, se pure non provoca, i disastri economici». Oggi questo rapporto appare meno certo, visto il ruolo trainante assunto nella economia mondiale dalla Germania e dal Giappone nonostante la sconfitta e lo scarso potere militare e navale. Rimane però da verificare se tale potere è tipico di una fase storica transitoria, oppure indica il superamento definitivo di vecchi rapporti tra potere militare e capacità industriale e economica.

3° Le obbiettività politiche internazionali debbono considerarsi come le risultanti delle analoghe obbiettività nazionali;

4º La preponderanza assoluta di una obbiettività internazionale sulle altre, quali sarebbero la nazionalità, l'indipendenza, la rivincita ecc. semplifica il problema della preparazione esterna ed interna quantunque la soluzione possa rimanere difficile:

5º La mancanza di una preponderante obbiettività internazionale, dipendente dalla instabilità e perturbazione della coscienza nazionale, rende complesso il problema della preparazione esterna ed interna, e perturba la direttività dello Stato;

6º Quando le obbiettività internazionali sono vaghe e mutabili, la funzione politica deve avere per iscopo di provocare nella coscienza nazionale la preponderanza di quella obbiettività che è la risultante delle più sane e delle più efficienti energie nazionali;

7º La coscienza nazionale, benché funzione genetica delle obbiettività, difficilmente comprende l'atto ed il processo di gestazione, donde la necessaria direttiva

della funzione politica;

8º La coscienza nazionale tende a disperdere e moltiplicare le obbiettività, mentre la funzione politica deve tendere a compenetrarle, sintetizzarle e ridurle al minimo numero;

9º Gli Stati che affastellano le une sopra le altre le obbiettività, con la pretesa di conseguirle simultaneamente, non riescono che ad accrescere la perturbazione della coscienza nazionale rendendola incapace di consolidarsi ed affermarsi in una bene determinata obbiettività;

10° La stabilità di coscienza e la preponderanza dell'obbiettività internazionale non possono derivare che da un ordinato e progressivo sviluppo delle energie nazionali e dalla commisurazione degli obbiettivi alla graduale efficienza dello Stato;

11º Il conseguimento delle obbiettività internazionali implicando sempre un conflitto, più o meno palese ed intenso, implica anche lo sviluppo di tutte le energie che debbono entrare in conflitto;

12° Lo sviluppo delle energie nazionali deve essere disciplinato onde convergerne la maggiore efficienza nel campo del conflitto;

13° La disciplina delle energie nazionali dipende dalla loro graduale affinità e capacità di armonizzarsi in un ben determinato sistema;

14º Quando la disciplinazione è difficile per la repulsività delle energie nazionali, ne deriva sempre una menomazione dello Stato;

15° Le menomazioni più gravi e pericolose sono quelle che derivano da eterogeneità delle razze e delle religioni e dal conflitto fra lo Stato e la Chiesa;

16º Le menomazioni che derivano da squilibrio sociale e politico, tendente a disintegrare lo Stato, sono tanto più minacciose quanto più disgregabile, per inefficienza di sentimento patrio, è l'organismo nazionale;

17º Le menomazioni derivanti dal dualismo continentale e marittimo, benché meno gravi ed intense, pure per la loro grande influenza su tutte le funzioni dello Stato possono, diventando croniche, riuscire insanabili;

18° Tutti i conflitti di energie esercitano una reciproca azione deleteria, e qualora essi risultino intensi e simultanei vi è assai poca speranza di consolidare la coscienza nazionale e determinare chiaramente le obbiettività dello Stato;

19° La indeterminazione dell'indirizzo dello Stato è certamente un indice della grave perturbazione della coscienza nazionale;

20° La coscienza perturbata tende facilmente alle esaltazioni, alle precipitazioni,

degenera in incoscienza e rende convulsa la dinamica dello Stato;

21º La coscienza perturbata non risana che lentamente e progressivamente, ed i governi che si sentono incapaci di risanarla ne provocano spesso la diversione con imprese che si risolvono quasi sempre in disordini od in disastri nazionali;

22º Una sana coscienza in un sano organismo nazionale è la maggiore garanzia

di una buona ed equilibrata dinamica interna della funzione politica.

Esaminato e sintetizzato il compito della funzione politica interna per quanto riguarda la preparazione della coscienza nazionale, dovremmo procedere ad analizzare il metodo di preparazione dell'ambiente internazionale onde renderlo propizio alla dinamica esterna dello Stato.

Lo studio completo di questo problema non dovrebbe circoscriversi nel campo della dinamica marittima, ma estendersi anche a quello della dinamica continentale, poiché tutte le nazioni, quale più, quale meno, hanno un problema complicato di continentalità, anche quando l'indole dello Stato sia essenzialmente marittima.

La ricerca delle leggi che regolano la dinamica continentale indipendentemente da quella marittima, è un compito così vasto, così complesso, così vitale per la dinamica generale dello Stato che sarebbe grave colpa il mutilarlo, costringerlo entro la cerchia di uno studio la cui obbiettività è essenzialmente marittima.

Gli aforismi che noi potremmo enunciare riuscirebbero troppo densi, troppo oscuri senza una adeguata discussione, che noi non avremmo ancora occasione di esporre, onde ci limiteremo ad esporre solamente alcuni criteri di relatività continentale e marittima i quali non cessano di esercitare la loro influenza sulla dinamica esterna anche quando questa è, come noi assumiamo che sia, principalmente marittima.

Le nazioni europee, non escluse quelle che per la loro insularità potrebbero considerarsi immuni da gravi influenze continentali, sono tutte soggette a subire indirettamente, per condizioni di equilibrio internazionale, o di dominio coloniale, l'influenza della continentalità, onde le nostre sintesi non sarebbero interamente applicabili, ma permettono però sempre di risalire da un problema più semplice ad un altro più complesso, quando la relatività continentale e marittima non escluda la preponderanza della funzione marittima nella dinamica nazionale.

Nessuna nazione mondiale presenta condizioni così marittimamente caratteristiche come il Giappone, che si potrebbe assumere come il tipo perfetto dello Stato la cui dinamica è esclusivamente marittima, se non esistesse ancora nell'interno della nazione il fermento del dualismo civile e di quello continentale e marittimo.

La semplicità massima della dinamica presente e futura del Giappone, ci permette di assumere questo Stato come il tipo cui possono applicarsi con maggiore probabilità di successo i criteri sintetici riguardanti la dinamica del potere esclusivamente marittimo.

Di mano in mano che ci allontaniamo dal tipo più perfetto, per assoluta preponderanza di marittime obbiettività, il problema si complica di obbiettività secondarie, finché quelle continentali finiscono per prevalere su quelle marittime, rendendo impossibile l'applicazione dei criteri che regolano la dinamica di uno Stato esclusivamente marittimo. La teorica del potere marittimo impone la separazione delle due funzioni politiche internazionali, la continentale da quella marittima, e noi riservandoci di esporre a sua tempo la teorica continentale e la sua correlazione con quella marittima, che completano la dinamica internazionale degli Stati, ci limitiamo ad esporre quella parte della teorica che riguarda esclusivamente la dinamica del potere marittimo condensandola nei seguenti principi elementari:

1º La dinamica internazionale del potere marittimo è costituita da una continuità di conflitti economici e militari per il conseguimento delle obbiettività espansive;

2º I conflitti rimarranno l'essenza della dinamica mondiale finché esistano disu-

guaglianze di qualsiasi indole che si risolvano in eterogeneità d'interessi;

3º I conflitti possono spostare il loro centro di gravitazione ma la loro indole economica e militare rimane immutata, onde la funzione politica ha per compito di rendere la situazione internazionale propizia al conseguimento delle obbiettività espansive;

4º Le obbiettività esclusivamente economiche, anche se avvalorate da naturali energie espansive, sono insufficienti ad una duratura espansività, se non convergono colle obbiettività militari in una medesima risultante;

5º Le obbiettività esclusivamente militari, senza il concorso di quelle economiche, sono insufficienti a dare una solida base alla dinamica del potere marittimo;

6º Un adeguato equilibrio militare ed economico è indispensabile alla genesi ed all'incremento della espansione marittima;

7º Le insufficienze economiche rendono sterili le efficienze militari e l'insufficienza di queste prepara, se pure non provoca, i disastri economici;

8º Una chiara classifica delle obbiettività internazionali è la migliore guarentigia di una buona dinamica del potere marittimo;

9º Le obbiettività internazionali sono tanto più conseguibili quanto più esse armonizzano coi principi e cogli interessi fondamentali della situazione marittima;

10° L'influenza dei principî predomina nelle situazioni continentali, quella degli interessi nelle situazioni marittime, e perciò più con questi che con quelli debbono armonizzare le obbiettività espansive;

11º Gli interessi marittimi si risolvono in sistemi d'equilibrio, onde le obbiettività debbono armonizzare con quel sistema che consente la maggiore efficienza di solidarietà d'interessi;

12° Il potere marittimo essendo per sua natura poco stabile, come già fu dimostrato, anche le solidarietà d'interessi sono mutabili e transitorie, e perciò su di esse non può farsi che un assai limitato assegnamento;

13° La nazione che ha energie naturali sufficienti al conseguimento delle sue graduali obbiettività deve, per quanto lo consente la situazione internazionale, mantenersi svincolata da solidarietà che diventano sempre onerose e vincolano la libertà del potere marittimo;

14° Le solidarietà, quando opportune o necessarie, debbono essere scelte in modo da soddisfare il più vantaggiosamente possibile alle esigenze delle obbiettività marittime da conseguirsi, poiché non tutte le solidarietà soddisfano ugualmente bene allo scopo;

15º La graduazione delle obbiettività marittime determina una conseguente distinzione fra le solidarietà, meritevole di maggiore considerazione di quanta le venga generalmente accordata; 16º La graduazione delle obbiettività procede dalle piccole alle grandi insularità, da queste alle regioni costiere ed alle continentalità, per modo che ne deriva una variabile corrispondenza fra le solidarietà e le obbiettività che si vogliono conseguire:

17º Le piccole insularità costituiscono quasi esclusivamente degli obbiettivi militari, tattici o strategici, il cui conseguimento esclude le solidarietà od ammette eccezionalmente quelle che assicurano la preponderanza militare:

18° Le grandi insularità costituiscono obbiettivi economici, conseguibili per effetto del potere navale e perciò escludono quelle solidarietà che non assicurano la preponderanza marittima:

19° Le regioni costiere difficilmente possono essere salvaguardate dal potere marittimo, onde costituiscono obbiettività più complesse di quelle insulari ed esigono una maggiore garanzia di successo, che difficilmente può ottenersi da instabili solidarietà:

20° La continentalità, anche se limitata, non potendo mai essere salvaguardata dal solo potere marittimo, costituisce una obbiettività cui solo possono mirare quelle nazioni il cui preponderante potere marittimo rappresenti nella situazione mondiale un grande equivalente di potere continentale, per mezzo di possibili solidarietà continentali e marittime:

21° Le solidarietà avendo per base l'efficienza dei poteri militari, ne deriva che le nazioni militarmente deboli hanno assai poca speranza di conseguire le loro obbiettività e nessuna speranza di preservarle lungamente;

22º L'instabilità del potere marittimo, escludendo la fiducia nelle solidarietà durature, provoca, colla inevitabile vicenda delle guerre, l'esaurimento e lo spogliamento di quelle nazioni che non possono o non sanno costituire un grande potere militare.

Esaminato sommariamente e molto imperfettamente il compito della funzione politica nella preparazione dell'ambiente internazionale passiamo ad esaminare quello della funzione militare marittima.

LA FUNZIONE MILITARE

Le considerazioni precedentemente esposte e le sintesi che ne derivano hanno affermato, se non pienamente dimostrato, l'enorme influenza che tanto il potere militare quanto quello marittimo esercitano sulla dinamica interna ed esterna delle nazioni.

Benché questo concetto sia momentaneamente oppugnato da un dottrinarismo farisaico, ciò non pertanto, siccome esso sta saldo nei secoli, così noi continuiamo a considerarlo, non meno della gravitazione, il principio fondamentale del sistema internazionale, confortati in questo nostro convincimento da quello espresso ripetutamente dal Mahan nelle sue opere e specialmente nelle sue previsioni sul ventesimo secolo.¹⁷

 $^{^{\}circ}$ L'accenno alla persistente influenza del potere militare e marittimo, al di là del «dottrinarismo farisaico» è pienamente attuale.

Assumendo adunque come principio fondamentale della dinamica internazionale quello precedentemente espresso, cioè che il potere militare, benché evolutivo nella sua essenza e nelle sue forme, è l'energia vitale del sistema internazionale, ne deriva che il compito della funzione militare, per quanto riguarda la sua correlazione con quella politica, consiste nell'indicare a questa quali, fra i molteplici obbiettivi internazionali, sono quelli che si possono conseguire e quanta probabilità di successo consenta l'indipendenza o la solidarietà nell'azione di conseguimento.

La classifica delle obbiettività è quindi un compito che spetta specialmente alla funzione militare, dopo di aver determinato con chiarezza, di comune accordo colla

funzione politica, la situazione nazionale e quella internazionale.

Il nostro compito essendo essenzialmente marittimo, escludiamo dalla classifica tutte le obbiettività di carattere continentale, limitandoci a quelle sole che esercitano direttamente la loro influenza sulla dinamica militare del potere marittimo.

I criteri fondamentali che si riferiscono a questa parte della teorica del potere

marittimo parrebbero essere i seguenti:

1º La dinamica del potere marittimo dipende quasi esclusivamente, escludendo la reciprocità continentale e marittirna, dall'attitudine del potere navale militare al conseguimento degli obbiettivi politici;

2º La funzione politica e quella militare debbono concorrere entrambe alla de-

terminazione delle obbiettività internazionali ed a stabilirne la graduazione;

3º Le obbiettività politiche tendono quasi sempre, per insufficiente cointelligenza militare e politica, a trascendere oltre i limiti consentiti dall'efficienza del potere marittimo;

4º Un giusto equilibrio fra le obbiettività politiche e la capacità militare non è conseguibile senza una chiara graduazione delle obbiettività internazionali che si possono conseguire;

5º Le obbiettività possono classificarsi, per convenienza teorica, in assolute, relative e complementari, a seconda della loro importanza in rapporto con la situazione militare internazionale;

6º Le obbiettività assolute sono quelle che derivano dalle condizioni dell'esistenza nazionale, quando questa esistenza possa dipendere da offensiva marittima;

7º Le nazioni possono essere variamente vulnerabili dal mare, sia nel territorio come l'Italia, sia nelle comunicazioni come l'Inghilterra, ed in questi casi la preservazione dell'esistenza costituisce una obbiettività assoluta, imprescindibile; s

8º Le obbiettività assolute di una nazione debbono essere conseguite colle forze nazionali, indipendentemente da qualsiasi solidarietà, a costo di qualunque sacrifizio;

^{**} Qui l'autore chiarisce che cosa intende per vulnerabilità: essa può essere dovuta a vulnerabilità delle vie di comunicazione (Inghilterra) o a vulnerabilità delle coste (Italia). In merito, noi osserviamo che oggi (1995) l'Italia è ancor più vulnerabile sia nelle vie di comunicazione marittima che nelle coste, ed è più vulnerabile nelle coste – in un mare caldo come il Mediterraneo – della stessa Inghilterra. Ma anche a fine secolo XIX il traffico marittimo stava assumendo, per l'Italia, un'importanza sempre maggiore, poi appieno rivelata dalla prima guerra mondiale.

9º La nazione che non è capace di tutelare da sola, senza solidarietà, la propria esistenza, non può essere considerata una grande potenza marittima e deve rassegnarsi ad una posizione secondaria e subordinata nel consesso internazionale;¹⁹

10° L'obbiettività assoluta è determinata dalla più minacciosa offesa marittima

che può essere esplicata da un'altra nazione qualsiasi;

11º L'offesa marittima è tanto più minacciosa quanto più essa può essere avvalorata da una diretta offesa continentale;

12º Le obbiettività assolute possono essere conseguite più agevolmente e con minori sagrifizi quando derivano da vulnerabilità territoriali anziché da vulnerabilità delle comunicazioni marittime;⁵⁰

13° Le vulnerabilità territoriali derivando dalla possibilità di grandi invasioni marittime, possono essere tutelate da un potere navale anche sensibilmente inferio-

re a quello che tenta l'offesa;51

14º Il grado di relatività dei due poteri marittimi dipende dalla preparazione delle forze e dei teatri d'operazione, ma, quando questa preparazione sia sufficiente sotto tutti i riguardi, può ritenersi che l'efficienza della flotta difensiva deve essere compresa fra 1/2 e 2/3 di quella nemica;

15° La vulnerabilità delle comunicazioni marittime non può essere tutelata che con una grande preponderanza navale, adeguata a tutte le forme della guerra marittima;

16° La nazione il cui esaurimento può dipendere dalla intercettazione delle comunicazioni marittime, deve tutelarle con un potere navale, che, indipendentemente da qualsiasi solidarietà internazionale, rappresenti una efficienza doppia di quella del nemico più minaccioso;⁵²

17º Le obbiettività assolute che possono gravemente compromettere l'esistenza di una nazione essendo comprese fra le due sopra indicate, ne deriva che il potere navale ha per limiti la metà ed il doppio del potere nemico;

navaie na per limiti la meta ed il doppio dei potere nemico;

18° Le obbiettività relative sono quelle che derivano da situazioni che possono danneggiare, ma non compromettere, gravemente l'esistenza di una nazione;

19º Tutte le offese costiere, commerciali, coloniali quando non possono produrre l'esaurimento nazionale, debbono essere considerate obbiettività relative;

20° Le obbiettività relative, non vincolando l'esistenza nazionale, dipendono dalle condizioni di relatività fra i danni che possono derivare dall'offesa ed i sagrifizi che sono necessari per impedirla;

21º La graduazione delle obbiettività relative è variabile da Stato a Stato, per la diversa influenza delle offese sulla vitalità nazionale e per la dissimile capacità di

provvedere a tutelarla;

⁵¹ Per queste considerazioni, e per quelle dei punti seguenti, occorre rifarsi alla *Difesa marittima*

dell'Italia del 1881, da D.B. esplicitamente citata, e agli articoli dello stesso periodo.

Ouesta affermazione, come quella di cui al precedente punto 8°, è pienamente attuale: ciò è messo in giusto rilievo dal Fioravanzo nella sua introduzione.

⁵⁰ D.B. non spiega la ragione di questa difformità tra possibilità di difesa territoriale e marittima, che a parer nostro non può essere indicata come legge generale.

⁵² Queste esigenze indicate dall'autore per un Paese con vie di comunicazione marittime vulnerabili (come era l'Inghilterra e come stava sempre più diventando l'Italia) erano allora chiaramente fuori portata per l'Italia, e ancor più quelle del successivo punto 16°. Come già visto, D.B. (e aveva torto) non riteneva le vie di comunicazione marittime di importanza vitale per l'Italia.

22° La variabilità della graduazione dipende ancora dalla variabile efficienza dei grandi poteri navali, poiché l'incremento di uno di essi altera le condizioni di relatività, escludendo quelle di obbiettività che, in altre circostanze, furono e sarebbero ancora conseguibili;

23° Il grande incremento della marineria britannica ha cambiato le condizioni di relatività di quasi tutti gli Stati europei, come l'attuale incremento della marineria

francese ha alterate le condizioni di relatività franco-italiche;

24º Il problema della relatività è quindi eccessivamente complesso e variabile, onde la graduazione delle obbiettività relative deve essere determinata volta per volta col variare dei determinanti della situazione militare:

25° Le obbiettività complementari sono quelle che riguardano qualsiasi forma di espansività marittima che non possa essere conseguita senza il concorso del potere militare:

26° I criteri precedentemente enunciati per le obbiettività relative sono a fortiori applicabili alle obbiettività complementari, poiché il conseguimento di queste implica una efficienza marittima quasi sempre superiore a quella sufficiente e necessaria al conseguimento di quelle relative, che precedono le complementari nella scala di graduazione;

27° Tutte le nazioni, quale più quale meno, hanno circoscritto il campo delle loro obbiettività relative e complementari dalla oltrepotenza marittima inglese, la quale a sua volta è vincolata nelle sue espansioni dall'influenza diretta od indiretta della continentalità sulla sua situazione coloniale.53

28° Il problema delle obbiettività relative e complementari si risolve quindi in un problema di reciprocità continentale e marittima quando si complica di solidarietà cui l'Inghilterra partecipi;

29° La graduazione delle obbiettività determina il compito della funzione mili-

tare nella preparazione dei mezzi necessari al loro conseguimento;

30° Una buona preparazione militare presume quasi sempre una buona preparazione politica, ma questa non implica quasi mai una buona preparazione militare; 11

31º La preparazione politica è quasi sempre più accurata della preparazione militare:

32° L'impreparazione militare, specialmente marittima, è una caratteristica storica, onde se ne conclude che manca ordinariamente una buona solidarietà fra la funzione politica e quella militare:

33° La disarmonia fra le due funzioni può derivare tanto dall'imperfezione organica dello Stato quanto dai conflitti che menomano l'efficienza della funzione

militare;

34° Il conflitto economico-militare menoma specialmente il potere continentale, ed il dualismo continentale-marittimo menoma specialmente il potere navale, on-

⁵¹ Queste considerazioni, e quelle del punto 34° che segue, sono anticlausewitziane: per Clausewitz non vi può essere una buona politica se poi, a valle, non si trova una buona strategia e quindi

una buona preparazione militare.

Mora l'aoltrepotenza marittima» è quella degli Stati Uniti, per i quali non si pongono più problemi coloniali ma rimangono solo quelli delle vie di comunicazioni marittime e delle basi aeronavali che ne assicurano il controllo. Sotto questo profilo, la posizione dell'Italia nel Mediterraneo a fine secolo XX ha assunto per la NATO un'importanza cruciale e assai maggiore del periodo della guerra fredda.

de, ad onta di una buona determinazione delle obbiettività, dove vigoreggiano questi conflitti, è sempre difficile una buona preparazione militare:

33° La prevalenza mercantesca è di ostacolo allo sviluppo della funzione militare, e la preponderanza militare è di ostacolo allo sviluppo delle energie che sono le fonti della sua efficienza:

36º Il conflitto direttivo derivante dal dualismo territoriale e marittimo esclude non solo l'unità della preparazione militare, ma ancora una efficace preparazione politica;⁵⁵

37º La preparazione organica del potere militare, tanto territoriale che marittimo, è sempre più lenta, perturbata ed imperfetta della preparazione materiale:

38° La preparazione dei teatri d'operazione è quasi sempre più imperfetta ed inadeguata al suo compito della preparazione delle forze mobili:

39° La preparazione qualitativa, intellettuale e morale, delle forze mobili è sem-

pre più difettosa ed insufficiente della preparazione quantitativa;

40° La selezione dell'alta gerarchia militare è quasi sempre più difficile della corrispondente selezione della gerarchia inferiore, onde questa più di quella risulta adeguata al suo compito.

Questi criteri che sono un estratto condensato, benché non troppo purgato, degli insegnamenti storico-militari, permettono di determinare grossolanamente il compito della funzione militare che, unitamente a quella politica ed a quella economica, concorre a costituire la dinamica nazionale del potere marittimo.

LA DINAMICA ESTERNA DEL POTERE MARITTIMO

La teorica del potere marittimo non sarebbe completa se allo studio della dinamica interna non facesse seguito quello della dinamica esterna, la quale è costituita dal complesso di quei procedimenti diamici che tendono al conseguimento delle obbiettività internazionali.

Determinata la graduazione degli obiettivi e preparati i mezzi ed i sistemi di espansione, è logico indagare con quali metodi essa si è storicamente sviluppata onde determinare i criteri che regolano e regoleranno ancora la dinamica delle forze espansive.

I precedimenti dinamici possono distinguersi in preliminari e risolutivi. I primi riguardano specialmente le iniziative commerciali, scientifiche, politiche, colle quali si stabilisce una presunzione di diritto a giustificazione della espansività, quando questo preliminare sia giudicato opportuno.

I procedimenti risolutivi sono quelli coi quali si afferma il protettorato o la sovranità in forza della presunzione di diritto. Questi procedimenti risolutivi implicano sempre l'intervento della funzione militare, e se possono talvolta compiersi per compromesso diplomatico provocano però sempre una grande probabilità di conflitto, per modo che il procedimento risolutivo deve sempre considerarsi una prerogativa della funzione militare.

³¹ Questo è il caso dell'Italia negli anni 30.

La secondaria importanza dei procedimenti preliminari e la loro indole troppo variabile ci dispensano dall'indagare le leggi della loro capricciosa dinamica, non senza avvertire però che questi procedimenti preliminari possono assumere talvolta, come nel caso dell'India e dell'Egitto, una grandissima influenza durante il primo periodo della dinamica espansiva.

Limiteremo quindi il nostro studio alla funzione risolutiva che è affermazione del diritto e senza la cui efficienza statica o dinamica non è possibile il consegui-

mento e la preservazione delle obbiettività espansive.

I procedimenti risolutivi coi quali si è storicamente affermato il diritto sul mare sono:

a) l'occupazione militare della regione, o de' suoi centri vitali, che costituisce l'obiettività espansiva;

b) la paralizzazione delle forze del nemico onde avere libero campo al conseguimento od alla preservazione delle obbiettività;

c) la lotta esclusivamente navale, onde conseguire il libero esercizio del mare;

d) la distribuzione del commercio onde provocare l'esaurimento della vitalità del nemico.

Questi quattro procedimenti risolutivi rappresentano i quattro principali sistemi di guerra coi quali fino dalle origini storiche si è tentato di conseguire le proprie obbiettività espansive o di impedire quelle del nemico.

Essi costituiscono quindi la dinamica esterna del potere marittimo, della quale noi indaghiamo le leggi a complemento della teorica che siamo venuti svolgendo. Non è nostro intendimento, studiando la dinamica militare del potere marittimo, d'invadere il campo delle scienze militari, ed in special modo quello della strategia che si collega direttamente all'esercizio della dinamica marittima; ci proponiamo solo d'indagare quelle leggi generali, che non costituiscono il tecnicismo navale, ma bensì l'economia del movimento dinamico e che cadono nel dominio della coltura generale di una nazione eminentemente marittima.

Le nozioni fondamentali che esporremo, circa le quattro principali modalità della guerra, possono quindi riguardarsi come una introduzione alla strategia navale, ma esse debbono far parte integrale della teorica del potere marittimo.

L'OCCUPAZIONE MILITARE DEL TERRITORIO NEMICO

È questa la modalità più efficiente, più risolutiva della guerra marittima, poiché tende all'immediato conseguimento delle obbiettività espansive che sono sempre territoriali.

L'occupazione territoriale implica quasi sempre un sufficiente dominio, se non il dominio assoluto, del mare, una sufficiente capacità espansiva ed un'adeguata forza militare per il conseguimento e la preservazione delle obbiettività territoriali.

Quando queste condizioni non sono tutte soddisfatte nella misura che l'indole dell'obbiettività e la situazione internazionale determinano, vi è assai poca speranza di compiere una buona impresa, anche se felicemente iniziata, onde nello stabilire i criteri che regolano questa prima modalità della guerra marittima supporremo che

siano sufficientemente soddisfatte le condizioni di relatività fra il potere marittimo, quello continentale e la capacità espansiva della nazione.⁵⁶

I criteri che governano la dinamica marittima nella guerra che ha per principale obbiettivo l'occupazione parziale o totale del territorio nemico parrebbero essere i seguenti:

1º L'occupazione del territorio nemico è la modalità più risolutiva della dinamica, poiché consente la massima e più duratura eliminazione del nemico;

2º Questa modalità deve essere prescelta sempre che se ne abbiano i mezzi, preparata politicamente, se possibile, ma può anche essere imposta dalle speciali condizioni delle forze navali;

3º La lotta navale durante il periodo remico, per la rigorosa dipendenza delle flotte dalle loro basi protettive, fu quasi esclusivamente una lotta per l'occupazione del territorio nemico, considerato quasi sempre come obbiettivo immediato e principale del conflitto;

4º Questa modalità della guerra tanto maggiormente prevale sulle altre quanto più le flotte sono deficienti di caratteristiche militari, di autonomia e funzionano come mezzo di trasporto di milizie terrestri;

5º Le marinerie antiche del periodo remico più di quelle del periodo medioevale si attennero a questa modalità della guerra, dalla quale invece si discostarono le marinerie a vela, mentre quelle moderne pare prescelgano il ritorno ai metodi antichi;

6º L'attuazione di questo metodo di guerra presuppone, per le marinerie moderne, la padronanza del mare, un'adeguata capacità espansiva e la cooperazione del potere territoriale;

7º Queste tre condizioni debbono essere soddisfatte per la buona riuscita dell'occupazione territoriale, poiché senza la capacità espansiva vi è poca speranza di preservare lungamente il possesso e senza la padronanza del mare e la cooperazione territoriale non può effettuarsi l'occupazione iniziale;

8º La correlazione continentale è quindi la base di questa modalità della guerra e perciò l'esplicazione dinamica dipende dalle leggi che regolano questa correlazione;

9º Il dominio del mare è condizione tanto più indispensabile quanto più numerose sono le forze territoriali necessarie alla impresa e quanto più la loro esistenza dipende dalle comunicazioni marittime;

10° Le grandi guerre d'invasione implicano il dominio assoluto del mare, perché troppo minacciosi sono i disastri che possono derivare da una insufficiente preponderanza navale;

[&]quot;Queste considerazioni, e quelle che seguono, mettono in rilievo la necessità di pervenire di volta in volta a un equilibrio delle forze nei due elementi (oggi, nei tre elementi), senza aprioristiche pretese di assegnare alle forze terrestri o navali priorità assolute. Esse sono confermate dalle vicende della seconda guerra mondiale, anche se andrebbero accompagnate da considerazioni sull'influsso del potere aereo basato a terra, senza il quale non possono certamente essere effettuati con successo sbarchi né operazioni di rilievo con forze aeronavali mobili. In altre parole, senza la preventiva conquista di una superiorità aerea e senza efficaci difese antiaeree e antimissile tali operazioni incontrano oggi forti difficoltà. Le considerazioni che seguono, e quelle in merito all'annientamento del nemico, confermano ancora una volta l'antica e mai smentita diffidenza dell'autore per la battaglia esclusivamente navale e la sua preferenza per altre forme di guerra marittima, come la paralizzazione (o blocco) della flotta nemica. A suo giudizio l'efficacia di quest'ultimo metodo è stata confermata dalla recente guerra ispano-americana (vds. Anche Parte IV-Vol. II).

11º Il dominio marittimo che deriva dal blocco della flotta nemica non è mai sufficiente garanzia alle grandi invasioni, finché la flotta bloccata conserva qualche attitudine militare e morale al forzamento del blocco;

12° Le imprese tentate eludendo la vigilanza di una flotta che può divenire preponderante, sono sempre feconde di grandi disastri, anche se felicemente iniziate,

finché il corpo sbarcato non si è reso indipendente dalla base marittima;

13º Nelle grandi imprese d'invasione marittima assai raramente la fortuna sorri-

de agli audaci che violano le leggi del mare;

14º La sorpresa del convoglio durante la navigazione o lo sbarco costituisce una minaccia d'immediato disastro, ma la vulnerabilità delle basi e linee d'operazione costituisce una minaccia non meno grave benché dilazionata, per il corpo isolato;

15° Le imprese di secondaria importanza sfuggono più facilmente delle grandi alle minaccie immediate, ma difficilmente si sottraggono alle conseguenze di un for-

te dominio navale del nemico;

16° L'esercizio del dominio navale è imperfetto, e consente le violazioni, quando non è favorito da basi permanenti od eventuali opportunamente situate nel bacino delle operazioni che consentono il più efficace impiego della flotta dominante:

17° Il numero di queste basi dipende dall'indole delle forze mobili e dalle condizioni geografiche, ma può ritenersi che l'aumento della autonomia navale è sem-

pre più vantaggiosa della moltiplicazione delle basi eventuali;

18° Le basi militari debbono essere salvaguardabili dal potere navale se offensive, e non soggette a sorprese territoriali, onde sono da preferirsi quelle insulari alle costiere, le piccole alle grandi, le più isolate a quelle troppo prossime al continente, sempre che soddisfino alle esigenze nautiche e militari del servizio di esplorazione e rifornimento;

19° Le basi militari offensive debbono essere provvisoriamente protette contro sorprese che la situazione consigliasse di non trascurare anche se poco probabili;

20° Le occupazioni territoriali di grande estensione difficilmente si preservano col solo dominio navale ed in tale caso l'organizzazione interna è la maggiore guarentigia della loro preservazione;

21º L'organizzazione politica e militare di un grande possesso non impedisce le catastrofi, che inevitabilmente deriverebbero dalla perdita del dominio marittimo;

22° L'influenza del dominio navale sulle operazioni territoriali, tanto offensive che difensive, è quasi sempre decisiva, benché spesso si eserciti indirettamente e sfugga agli apprezzamenti superficiali;

23° Gli effetti del dominio navale sono principalmente strategici, benché possa-

no essere tattici, e meritano di essere ricordati i seguenti:

- a) la supremazia navale concede piena libertà d'azione ed indipendenza alle forze territoriali:
- b) mantiene nel suo dominio le zone costiere porgendo appoggio di ala, di sbocco, di marcia... alle truppe;
 - c) assicura l'esistenza e garantisce la ritirata in caso di rovescio;
 - d) permette i rapidi spostamenti nel teatro delle operazioni;

e) vincola e paralizza l'azione del nemico;

f) consente diversioni in altri teatri d'operazione, immobilizzando forze nemiche equivalenti a quelle che l'invasione diversiva potrebbe sbarcare;

- g) permette di operare per linee interne forzando il nemico ad operazioni periferiche:
- h) assicura nel modo più efficiente ed economico la dinamica del potere territoriale;
- 24º L'influenza del dominio marittimo si dimostra in pratica quasi sempre inferiore a quella che sarebbe teoricamente esplicabile per insufficiente cointelligenza dei poteri continentale e marittimo.

LA PARALIZZAZIONE DEL NEMICO57

La seconda modalità della guerra marittima è quella che ha per obbiettivo immediato e principale non già l'occupazione del territorio nemico, ma l'eliminazione preliminare della flotta avversaria.

Questo metodo di paralizzazione, che potrebbe parere meno efficiente e risolutivo di quello che ha per obbiettivo l'immediato annientamento in battaglia delle forze nemiche, a chi bene ricerchi nella storia si rivelerà più difficilmente impiegabile, ma non meno fecondo di risultati.

Il sistema della paralizzazione annienta e sfibra moralmente e militarmente una marineria forse più dell'annientamento in battaglia.

Una marineria colpita d'impotenza morale difficilmente si ritempra; quella vinta, pel solo fatto che ha combattuto, conserva le energie vitali del suo risorgimento.

Per queste e per altre ragioni noi stimiamo che il metodo di paralizzazione, se applicabile efficacemente, debba avere la precedenza su quelli coi quali si contende il dominio del mare.

I criteri fondamentali che reggono l'applicazione di questo sistema di guerra marittima parrebbero essere i seguenti:

- 1º Il metodo di guerra marittima caratterizzato dalla paralizzazione delle forze mobili nemiche ha per obbiettivo immediato la flotta che è in grado di contrastare il dominio del mare:
- 2º Questo metodo di guerra, quando è efficacemente applicabile, deve essere preferito agli altri metodi di contesa del dominio, poiché la paralizzazione colpisce d'impotenza morale e militare una marineria quanto una disfatta in battaglia;

[&]quot;Il Fioravanzo annota che la guerra russo-giapponese e la prima guerra mondiale hanno confermato la previsione di D.B. che la paralisi della flotta nemica continuerà ad essere un efficiente sistema di guerra marittima; sono state soltanto adottate - prosegue il Fioravanzo - particolari forme di blocco (Cfr. anche il precedente Capitolo V). Se si tiene conto che nella guerra 1940-1943 nel Mediterraneo per diverse ragioni le navi di superficie italiane spesso sono rimaste in porto e ciò nonostante sono state ugualmente colpite dall'alto, si deve concludere che la superiorità aerea nel 1940-1943 ha esercitato una funzione di blocco indiretto e di minaccia alla sicurezza del naviglio in porto, che alla fin fine è risultata di efficacia pari, se non maggiore, rispetto a quella esercitata dalla stessa flotta nemica o dai suoi mezzi insidiosi, Diverso è stato il caso della prima guerra mondiale nell'Adriatico, dove il timore dei mezzi insidiosi, delle mine e dei sommergibili ha fortemente limitato i movimenti delle unità maggiori della flotta austriaca, e al tempo stesso, ha dissuaso la superiore flotta italiana sia dal tentare un blocco ravvicinato che dal ricercare la battaglia decisiva.

3º Il metodo di paralizzazione fu, e potrebbe ancora essere, sufficiente alla tu-

tela dei più vulnerabili interessi marittimi;

4º Questo sistema è tanto più necessario quanto più le condizioni del teatro della guerra consentano al nemico di minacciare da vicino e con sicurezza i principali interessi marittimi;

5º Questo sistema diviene indispensabile quando gli interessi marittimi sono grandi, dispersi, vulnerabili, vitali e quando i mezzi di provocazione riescono insuf-

ficienti per costringere il nemico alla battaglia;

6º La marineria, che può conseguire il suo obbiettivo rimanendo in istato potenziale, non compromette il suo onore rifiutando la battaglia;

7º L'esplicazione del metodo di paralizzazione dipende dalla variabile efficien-

za del blocco;

8º Il blocco non ha già per iscopo di chiudere ermeticamente tutte le uscite, poiché ciò fu ed è impossibile, ma di impedire che le forze nemiche possano, riunite o divise, avere sufficiente libertà di azione per passare dallo stato potenziale a quello attivo nell'intento di conseguire un importante obbiettivo;

9º La capacità di blocco varia col carattere delle flotte e colle condizioni del tea-

tro d'operazione;

10° I caratteri che consentono la maggiore efficienza del blocco sono una buona capacità nautica, una grande sicurezza di manovra, una massima autonomia ed una conveniente economia nell'esercizio del blocco;

11º Le condizioni dei teatri di operazioni che favoriscono il blocco sono quelle che permettono la concentrazione delle forze bloccanti, che riducono ad un minimo il numero dei porti di cui può giovarsi il nemico, che ammettono grandi disgiunzioni dei bacini e che non sono soggette a cattive condizioni meteorologiche;

12º Le flotte a remi non ebbero attitudine al blocco, onde il sistema di paraliz-

zazione fu eccezionalmente impiegato e quasi sempre con scarso successo;

13° Le flotte a vela ebbero una eccezionale attitudine al blocco, quantunque menomata da insufficiente manovrabilità, onde il sistema fu largamente impiegato con sufficiente successo;

14º Le crociere a distanza, collegate da divisioncelle e vedette ravvicinate alla costa, costituivano il sistema di blocco delle flotte a vela, quasi indipendenti da basi d'operazione nella zona del blocco;

15° Le flotte a vapore, benché meno autonome ed economiche delle veliche, posseggono grandi attitudini al blocco, ma non potrebbe ancora affermarsi se que-

ste loro attitudini equivalgono a quelle del periodo velico;

16º La modalità del blocco, colle flotte moderne, non può più essere quella delle crociere a distanza, ma delle contromarce o delle posizioni segnate nella zona tattica del blocco;

17º La logorazione materiale, fisica e morale, cagionata dai blocchi moderni, non è minore certamente di quella patita dalle flotte del periodo velico;

18° Ciò che le navi a vapore hanno guadagnato in capacità di forzamento del blocco lo hanno perduto in capacità di persistenza nel loro compito strategico o corsiero:

19° Le maggiori guerentigie della flotta bloccata derivano, assai più che per il passato dalle buone condizioni strategiche e tattiche delle loro basi d'operazione;

20° Le basi d'operazione ampie, con zone interne bene ridossate, con sbocchi sopra mari indipendenti, con facili condizioni di atterraggio e riconoscimento, sono difficilmente bloccabili e consentono una grande capacità difensiva della flotta bloccata;

21° Il blocco moderno implica una grande dispendiosità ed enormi consumi di combustibile, onde è un metodo di guerra nel quale possono soltanto persistere le

nazioni ricche e dotate di grandi riserve:

22º Il sistema della paralizzazione del nemico attende ancora dalla guerra moderna la sua sanzione, ma noi crediamo che fatto il bilancio, pro e contro, non possa negarsi alle flotte a vapore una capacità bloccante equivalente a quella delle flotte del periodo velico.

Sarebbe difficile esprimere criteri più definiti e particolareggiati sopra una questione cui manca la sanzione sperimentale della guerra, ma il recente conflitto ispano-americano, a base di crociere e di blocchi, lascia presagire che la paralizzazione

continuerà ad essere un efficiente sistema di guerra marittima.

L'ANNIENTAMENTO DEL NEMICO

La pubblica opinione considera generalmente questa modalità della lotta come la sola risolutiva, e quella che compendia il problema della guerra. Anzi può dirsi che la pubblica opinione, in Italia, non comprende altra modalità di conflitto.

Ad onta di questa sapienza popolare noi crediamo che la storia non avvalori troppo questo dogma della pubblica coscienza, rivelando la scarsa risolutività e la

grande indeterminazione di questo metodo della guerra marittima.

La dissomiglianza negli effetti immediati che derivano dalle battaglie territoriali e da quelle navali determina una grande disparità di condotta, di efficienza, di risolutività che sfugge spesso all'osservatore superficiale, ma che risulta da uno studio storico accurato.

Non intendiamo certo spiegare questa dissomiglianza; ci limitiamo a rilevare il fatto onde risulti la erroneità di giudicare le operazioni navali coi criteri di quelle continentali, e la difficoltà di determinare i criteri direttivi di un sistema di guerra così complicato, arruffato, bizzarro come quello dell'annientamento del nemico.

Fra tutti i metodi di guerra marittima questo dell'annientamento, che parrebbe il più semplice, il più determinabile, il più rigoroso nei procedimenti direttivi, è invece quello che sfugge a qualsiasi prescrizione disciplinare e che si esplica il più capricciosamente in ogni sua parte.

Date queste condizioni di dissomiglianza coll'analogo sistema continentale e di variabilità direttiva, ci limiteremo ad esporre con molta esitanza i seguenti criteri sin-

tetici che ci paiono sufficientemente avvalorati dalla storia:

1° Il metodo di guerra che ha per obbiettivo immediato l'annientamento della flotta nemica è quello maggiormente praticabile e ritenuto, anche marittimamente, il più risolutivo;

2º La grande dissomiglianza fra il sistema continentale e quello marittimo, provoca erroneità di giudizio sulla loro efficienza risolutiva;

420

3º La dissomiglianza dipende specialmente dalla diversa attitudine continentale e marittima a conseguire la occupazione dei centri vitali del nemico dopo i risultati della battaglia;

4º Il sistema continentale consegue con la vittoria l'occupazione; il sistema marittimo non consegue che una preponderanza di dominio, la quale non è sempre se-

guita dalla occupazione dei centri vitali del nemico;

5º Il sistema marittimo non può paragonarsi a quello continentale e considerarsi veramente risolutivo se non quando l'esistenza del nemico dipende interamente dal dominio del mare;

6º Il sistema dell'annientamento presuppone un maggiore equilibrio di forze mobili, ed una maggiore capacità di contesa del dominio marittimo dei due sistemi

precedentemente considerati;

7º Le vittorie navali raramente assicurano un duraturo dominio mediante una vera eliminazione navale del potere nemico, quando esiste un sufficiente equilibrio fra le forze avversarie;

8º La preservazione del dominio fu piuttosto effetto di costanza politica ed amministrativa nella creazione delle armate anziché conseguenza diretta di vittorie navali;

9º Le vittorie sono indispensabili a creare il dominio, ma non bastano a guarentirlo lungamente senza l'occupazione territoriale o senza una perseveranza nei sacrifici che assicurano la preponderanza navale;

10° Il sistema di annientamento, per effetto delle chiassose vittorie, provoca più dei due precedenti sistemi quegli entusiasmi e quella fiducia cui tiene dietro la decadenza degli ordinamenti e la perdita della conseguita preponderanza navale;

11º La preservazione della preponderanza conseguita richiede, forse più del

conseguimento, una grande energia e capacità direttiva;

12° La direttività del conflitto per il conseguimento del dominio è più difficile, variabile, squilibrata col sistema di annientamento, anziché cogli altri di occupazione e paralizzazione, poiché dipende maggiormente dalla direttività e dalle iniziative del nemico;

13° Questo metodo ha provocato spesso l'inazione completa e la rinuncia alla obbiettività della guerra per inefficienza di direttività o per incapacità di forzare il nemico alla battaglia ed impedirgli il conseguimento dei suoi obbiettivi;

14º Le considerazioni di equilibrio politico ed il desiderio di risparmiare la flot-

ta hanno spesso reso sterile di risultati questo sistema di guerra;

15° L'esplicazione di questo sistema non esige, ma consiglia una sufficiente preparazione del teatro di operazione che agevoli l'offensiva ed assicuri la difensiva in caso di rovescio;

16º Una rapida e completa mobilitazione delle forze mobili e dei servizi adeguati al compito della flotta è la migliore garanzia di successo di questo sistema;

17º Questo metodo esercita una grande influenza morale tanto sulle nazioni che sulle marinerie, ma provoca anche grandi disanimazioni, donde la necessità di applicarlo con audace prudenza;

18° La flotta vinta in una grande battaglia ha poca probabilità di persistere, come persistono gli eserciti, in una lotta ad oltranza se non trova nella preparazione del teatro d'operazione le condizioni che le consentano di ritemprarsi attivamente;

19º Questo sistema è opportuno quando si ha fondata speranza di riuscire vittoriosi e quando la sconfitta non lascia troppo scoperto il paese ad offese vitali;

20° Le condizioni delle marinerie moderne lasciano supporre che questo sistema verrà esplicato con vantaggio, data la preparazione dei teatri d'operazione, nel periodo iniziale del conflitto, prevalendo nei successivi il sistema di paralizzazione delle forze nemiche.

Questi criteri sono assai misera cosa in paragone della importanza di questo sistema che tenne e terrà forse ancora il primato militare, ma le difficoltà che si oppongono a creare la teoria che lo riguarda sono così incombenti da escludere, per ora, la possibilità di conseguire l'intento, il che, se non ci assolve, ci scusa di non avere saputo far meglio.

LA DISTRUZIONE DEL COMMERCIO

Questa modalità di lotta fu esercitata in tutti i tempi con vario successo, ma non poteva essere considerata come un vero sistema di guerra, poiché la corsa o la pirateria mancavano di quella organizzazione militare che è caratteristica dei sistemi di guerra.

Essa poteva considerarsi come una modalità complementare variamente utilizzabile, ma non sufficiente a provocare la risoluzione del conflitto.

Le nuove condizioni delle marinerie e delle situazioni internazionali lasciano credere che in avvenire questa modalità della lotta possa elevarsi, mediante l'organizzazione, a sistema di guerra, onde crediamo opportuno di classificarla con gli antichi sistemi ed indagare i principi che potranno regolarne l'esplicazione;

I principali criteri che gli studi storici e tecnici permettono di esprimere con suf-

ficiente fiducia nella loro vitalità, parrebbero essere i seguenti:

1º La distruzione del commercio tende a provocare l'esaurimento della nazione nemica minacciandone le comunicazioni commerciali da cui dipende l'esistenza nazionale;

2º Quando questo scopo non può essere raggiunto per le condizioni delle marinerie, la corsa non può essere considerata una modalità risolvente dei conflitti;

3º Le condizioni del periodo remico, benché consentissero una sufficiente attitudine alla guerra commerciale, non le consentivano però di divenire risolutiva per la facilità con la quale poteva essere contrastata;

4º Le condizioni del periodo velico non furono piu propizie di quelle precedenti, e la corsa, benché produttiva, non potè divenire un sistema sufficientemente

risolutivo;

5º Le nuove condizioni delle marinerie moderne e l'importanza vitale che il commercio va assumendo presso talune nazioni, lasciano credere che la guerra commerciale possa divenire risolutiva e quindi elevata a dignità di sistema;

6º L'organizzazione militare della corsa è indispensabile per renderla risolutiva

e richiede l'intervento palese dello Stato;

7º L'intervento dello Stato implica la preparazione delle forze mobili e dei teatri d'operazione, in armonia colle esigenze del sistema, senza di che la corsa rimarrà sempre una modalità secondaria e complementare della guerra;

8º L'efficienza della corsa dipende dalla capacità di violazione della vigilanza nemica e dalla possibilità di costante offesa delle comunicazioni del nemico e perciò dai caratteri delle forze navali e dai mezzi protettivi del teatro d'operazione; 9º L'autonomia, la velocità, l'esiguo bersaglio, l'offesa a grandi distanze col cannone, ed a piccola distanza col rostro e col siluro, sono le caratteristiche principali delle navi da corsa;

10° Le buone basi d'operazione, la sicurezza dei rifornimenti, la facilità di atterraggio, i buoni metodi di segnalazione, riconoscimento, riunione ecc., sono i mezzi

protettivi per l'efficace esercizio della corsa;

11° La distruzione del commercio può essere esercitata da squadre protettive, da divisioni volanti e da singole navi con efficienza corrispondente ai nuclei delle forze:

12° La corsa esercitata da navi isolate, come si praticò nel passato, se può appagare la speculazione privata ed illudere la vanità nazionale, non è utile allo Stato

e non può costituire un sistema di guerra;

13° La distruzione del commercio esercitata da divisioni volanti ed anche da squadre, come la praticò l'Inghilterra ai tempi di Elisabetta e di Cromwell, può essere feconda di risultati quando chi la esercita abbia piccoli interessi esterni e chi la patisce abbia un grande sviluppo commerciale;

14º La corsa per essere risolutiva deve essere sostenuta da un potere navale, il cui obbiettivo principale non sia uno dei tre metodi di guerra precedentemente ac-

cennati ma bensì la tutela delle operazioni corsiere;

15° La corsa non salva la nazione che la esercita dalle conseguenze dell'offesa nemica, onde gli Stati grandemente vulnerabili dal mare non debbono adottarla come sistema di guerra;

16º La nazione che può considerarsi invulnerabile dal mare e sul mare può esercitare con vantaggio la corsa la quale, se bene preparata, può divenire un siste-

ma di guerra risolutivo;

17º Le condizioni che consentono questa capacità risolutiva sono complesse e difficile a riscontrarsi, ma non escludono la possibilità che talune nazioni possano, in avvenire, considerare la corsa come un sistema di guerra sufficientemente risolutivo;

18° Gli effetti della corsa sono in generale esagerati, e la pubblica opinione è proclive a propugnarne l'adozione, onde la scienza di Stato e quella militare debbono sviluppare nella coscienza nazionale il sentimento della realtà, per fare argine alle illusioni che provocano catastrofi;

19° Il blocco continentale può considerarsi come una modalità del conflitto ten-

dente alla distruzione del commercio nemico;

20° La scienza militare e la storia condannano ugualmente questo sistema, che solo potrebbe essere efficiente quando fosse avvalorato da un'attiva cooperazione corsiera;

21° Le presenti condizioni del mercato mondiale e la situazione europea escludono la possibilità di una coalizione politica avente per obbiettivo, in una guerra generale, la proclamazione del blocco continentale;

22º La nazione insulare, le cui marinerie militari e mercantili sono preponderanti nella situazione mondiale, non può essere seriamente minacciata nella sua esi-

stenza, né dalla corsa, né dal blocco continentale.

Questi criteri, per quanto incompleti, permettono di concludere che la distruzione del commercio non costituisce ancora, benché possa costituire, un vero sistema di guerra; che nessuna nazione è preparata ad esercitarlo con efficienza, e che probabilmente rimarrà, come fu, una appendice della guerra marittima.

Le quattro serie di aforismi che riguardano le quattro modalità caratteristiche della guerra marittima completano la dinamica del potere marittimo e danno termine al compito che ci eravamo proposto.

CONCLUSIONE

L'importanza mondiale delle opere del Mahan, cui fa lodevole complemento quella del Callwell, ci suggeriva l'idea di condensare la vastissima materia storica mediante un processo di coordinazione dei preziosi insegnamenti che le opere dei due illustri maestri contenevano.

La coordinazione non poteva ottenersi che mediante una classificazione, per serie distinte, dei principi e giudizi espressi dagli autori e questa classifica doveva soddisfare ad un unico criterio direttivo che consentisse di armonizzare le varie serie in una unità di sistema.

Il criterio direttivo prescelto fu quello di considerare il potere marittimo come una energia mondiale, della quale si dovevano rintracciare nel campo storico i dati sperimentali per convertirli in criteri teorici.

Nasceva così la teorica del potere marittimo il cui fondamento era storico e l'ordinamento scientifico.

La teorica dell'energia militare marittima fu divisa in due parti: statica la prima, dinamica la seconda, corrispondenti alle due condizioni di qualsiasi fenomeno.

La statica riguardava le condizioni di potenza dei singoli elementi concorrenti alla produzione del fenomeno, mentre la dinamica considerava le manifestazioni delle energie nel loro movimento espansivo.

Il lavoro è specialmente dimostrativo, ma le sintesi costituiscono l'essenza teorica distillata dall'intero studio analitico, e formano come uno schema che può servire quale traccia allo sviluppo di una teorica completa del potere marittimo.

Il lavoro è riuscito certamente molto imperfetto, incompleto ed anche squilibrato, specialmente in quelle parti che dovettero essere create quasi completamente mancando qualsiasi contributo nelle opere del Mahan e del Callwell.

Il desiderio di abbozzare uno schema ordinato e non troppo mutilato della teorica, ci ha consigliato di colmar le lacune maggiori collo scadente materiale di cui potevamo disporre; ma da questa specie di profanazione speriamo di essere assolti in virtù dell'onesto proposito che ci ha confortati nell'oneroso lavoro.

L'importanza di una buona teorica del potere marittimo è così grande ed evidente da lasciar credere che sulla base rocciosa sorgerà presto, con perfetta ed elegante struttura, la teorica completa del potere marittimo.

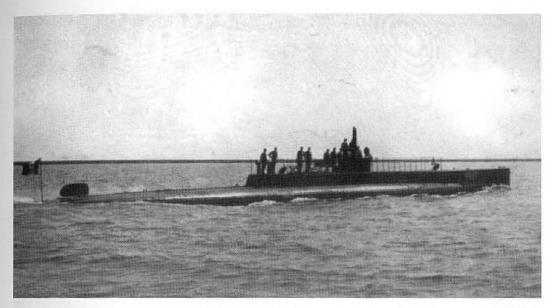


Fig. 1 - **NEREIDE** sommergibile piccola crociera (NE) - CL Sirena - D 681/842 t. - Cant. C.R.D.A. Monfalcone - imp. 30-5-1931 - v. 25-5-1933 - i.s. 18-2-1934 - affondato da CC.TT. inglesi nella zona di Augusta il 17-3-1943.

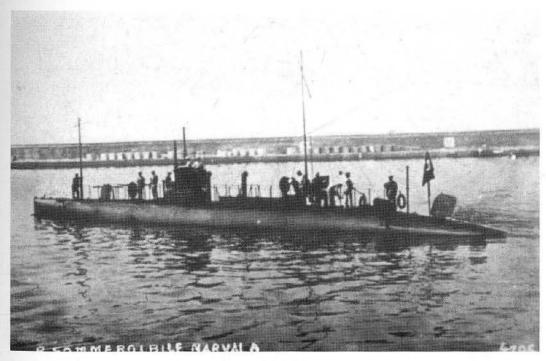


Fig. 2 - **NARVALO** sommergibile - CL Glauco - D 160/243 t. - Cant. Arsenale Venezia - imp. 1904 - v. 21-10-1906 - i.s. 16-5-1907 - r. 26-9-1918.

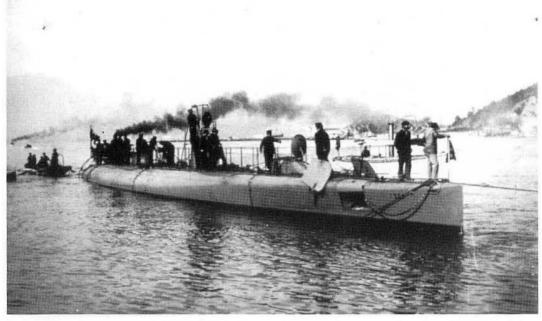


Fig. 3 - **FOCA** sommergibile - D 185/280 t. - Cant. FIAT San Giorgio La Spezia - imp. 4-1907 - v. 8-9-1908 - i.s. 15-2-1909 - r. 16-9-1918.

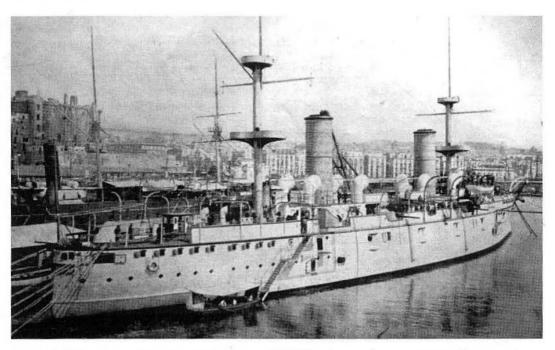


Fig. 4 - **VETTOR PISANI** incrociatore corazzato - CL V. Pisani - D 7240 t. - Cant. Castellammare di Stabia - imp. 7-12-1892 - v. 14-8-1895 - i.s. 1-4-1899 - r. 2-1-1920.

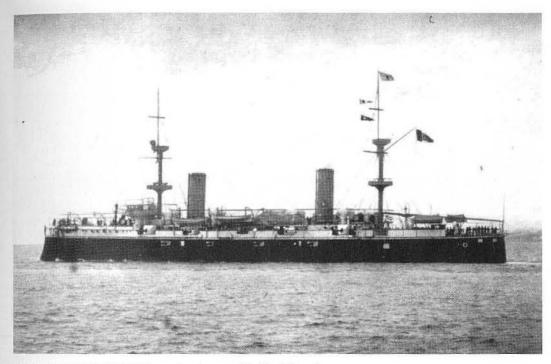


Fig. 5 - VETTOR PISANI in navigazione nel Golfo di Spezia.

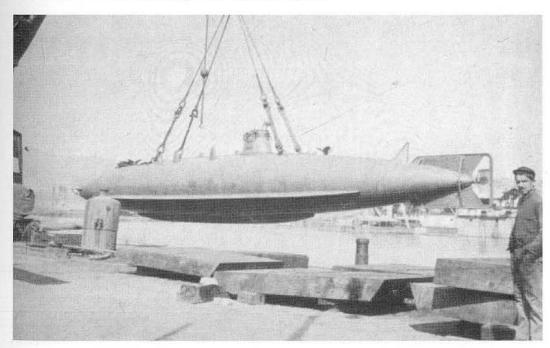


Fig. 6 - **DELFINO** sommergibile - D 98/108 t. - Dopo rimodernamento del 1904 D 103/113 t. - Cant. Arsenale M.M. La Spezia - v. 1895 - i.s. 1-4-1895 - rimodernato nel 1902 e 1904 - r. 28-9-1918 (primo sommergibile della Marina italiana).

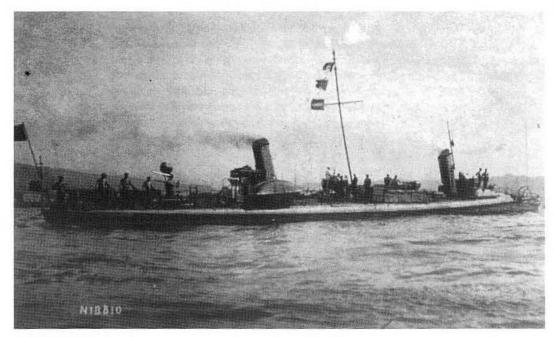
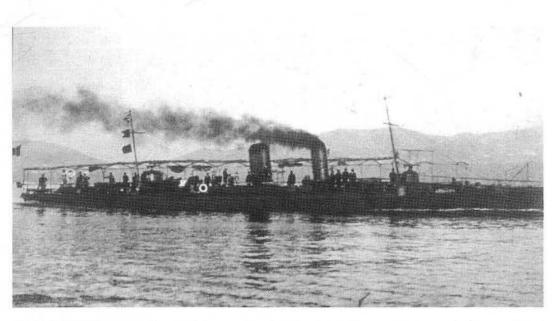


Fig. 7 - **NIBBIO** torpediniere avviso (1895) torpediniera di 1° ckasse - CL Aquila - D 139 t. - Cant. Schichau Elbing (Germania) - imp. 5-2-1888 - v. 15-6-1888 - i.s. 12-9-1888 - r. 28-4-1912 e demolita.



 $\label{eq:Fig. 8 - PELLICANO} Fig. 8 - PELLICANO torpediniera d'alto mare - D 184 t. - Cant. Odero Sestri - imp. 7-1896 - v. 7-4-1899 - i.s. 11-12-1900 - r. 17-4-1920.$

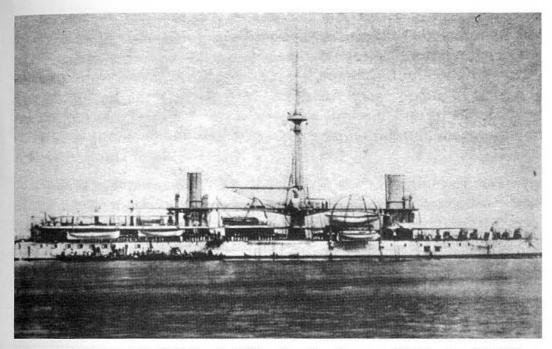


Fig. 9 - **DUILIO** corazzata - CL Duilio - D 12265 t. - Cant. Castellammare di Stabia - imp. 24-4-1873 - v. 8-5-1876 - i.s. 6-1-1880 - r. 27-6-1909 - dopo la radiazione lo scafo è stato utilizzato come deposito galleggiante di carbone, nafta e olio.

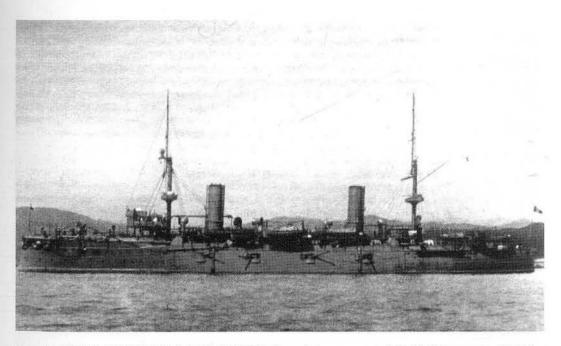


Fig. 10 - CARLO ALBERTO (4-4-1918) ZENSON - incrociatore corazzato (4-4-1918) trasporto - CL Vettor Pisani - D 7160 t. - Cant. Arsenale La Spezia - imp. 1-2-1892 - v. 23-9-1896 - i.s. 1-5-1898 - r. 12-6-1920.

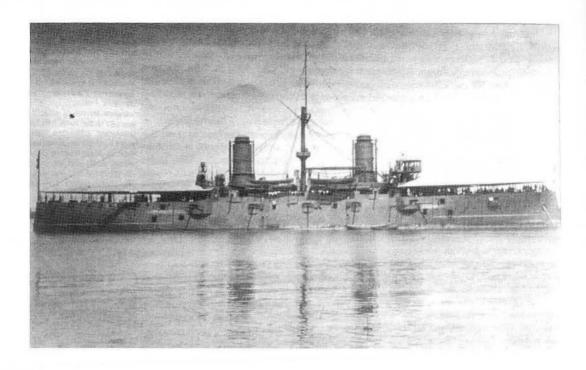
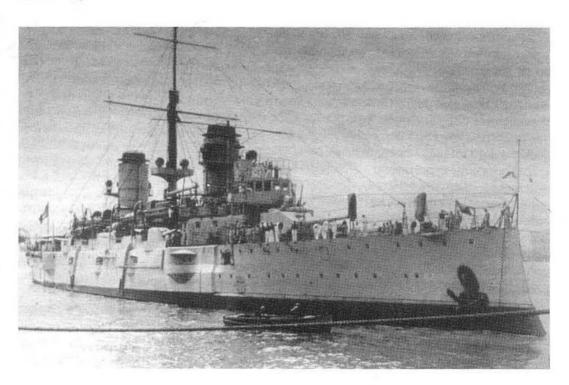


Fig. 11 - FRANCESCO FERRUCCIO incrociatore corazzato - Cl Garibaldi - D 8100 t. - Cant. Arsenale M.M. Venezia - imp. 18-9-1889 - v. 23-4-1902 - i.s. 1-9-1905 - r. 1-4-1930 - (dal 6-1919 impiegato come nave scuola).



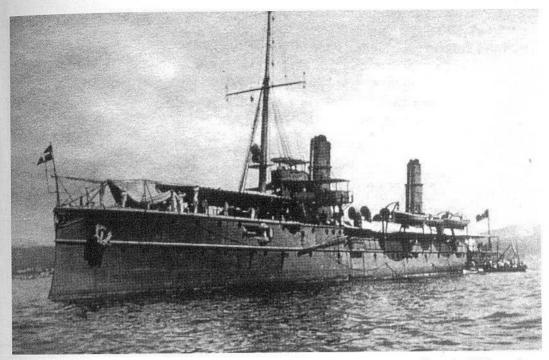


Fig. 12 - **COATIT** incrociatore torpediniere (4-6-1914) esploratore - CL Agordat - D 1530 t. - Cant. Castellammare di Stabia - imp. 8-4-1897 - v. 15-11-1899 - i.s. 1-10-1900 - r. 11-6-1920.

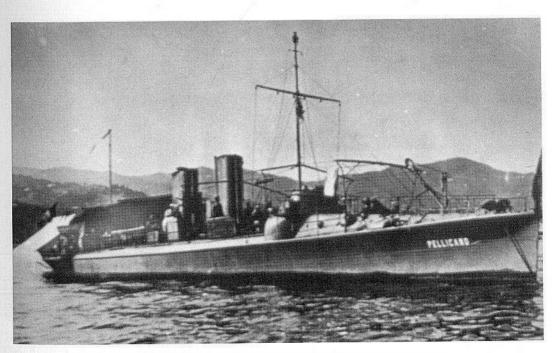


Fig. 13 - La regia nave PELLICANO ormeggiata a La Spezia dopo la Grande Guerra.

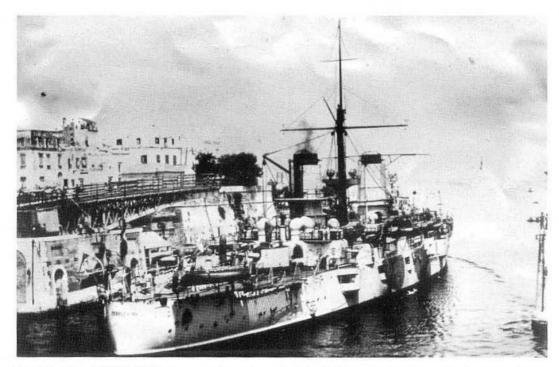


Fig. 15 - Nave **FERRUCCIO** attraversa il canale navigabile di Taranto per una esercitazione navale.

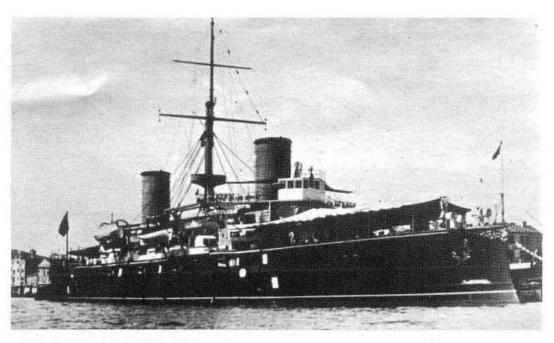


Fig. 15 - **GIUSEPPE GARIBALDI** incrociatore corazzato - CL Garibaldi - D 8100 t. - Cant. Ansaldo Sestri Ponente - imp. 8-6-1898 - v. 26-6-1899 - i.s. 5-4-1901 - affondato dal sommergibile austriaco U 4 in Adriatico 18-7-1915.

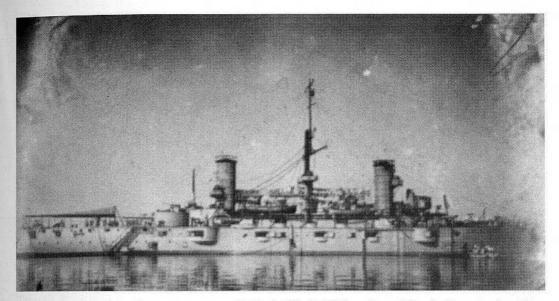


Fig. 16 - **VARESE** incrociatore corazzato - CL Garibaldi - D 8100 t. - Cant. Orlando Livorno - imp. 21-4-1898 - v. 6-8-1899 - i.s. 5-4-1901 - r. 4-1-1923.

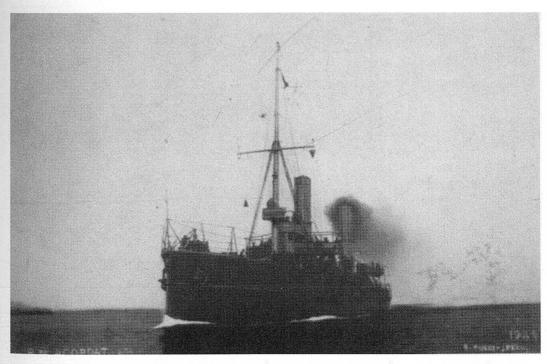


Fig. 17 - **AGORDAT** incrociatore torpediniere (4-6-1914) - esploratore (2-6-1921) cannoniera - CL Agordat - D 1530 t. - Cant. Castellammare di Stabia - imp. 18-2-1897 - v. 11-10-1899 - i.s. 26-9-1900 - r. 4-1-1923 - dopo la radiazione impiegato come nave ausilio a Fiume.

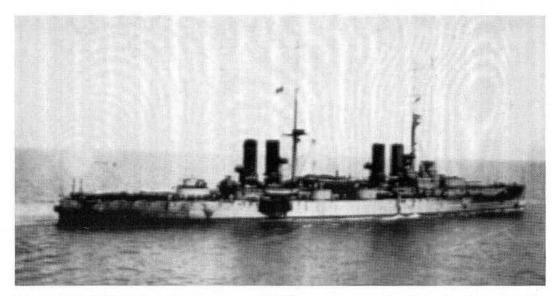


Fig. 18 - **SAN GIORGIO** incrociatore corazzato (1938) incrociatore scuola - Cl San Giorgio - D 11300 t. - Cant. Castellammare di Stabia - imp. 4-7-1905 - v. 27-7-1908 - i.s. 1-7-1910 - autoaffondato a Tobruk al momento dell'occupazione inglese 22-1-1941 - recuperato nel dopoguerra, il relitto affondò nel Mediterraneo durante il rimorchio verso l'Italia.

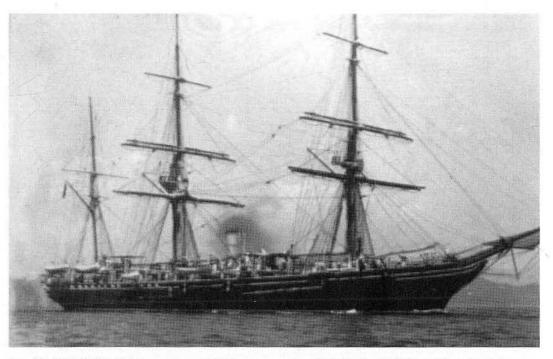


Fig. 19 - **FLAVIO GIOIA** incrociatore (1892) nave scuola - CL F. Gioia - D 3060 t. - Cant. Castellammare di Stabia - imp. 1879 - v. 12-6-1881 - i.s. 26-1-1883 - r. 10-9-1920 - reiscritta nei quadri come nave sussidiaria dal 24-7-1921 - nuovamente radiata 4-3-1923 - dopo la radiazione impiegata a Napoli quale nave asilo marinaretti.

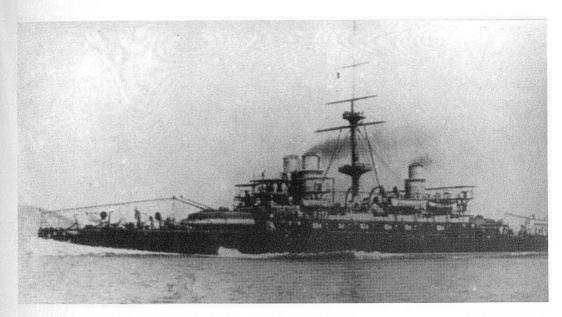


Fig. 20 - **LEPANTO** corazzata veloce (13-1-1913) nave sussidiaria di 1ª classe - CL Italia - D 15.900 t. - Cant. Fratelli Orlando Livorno - imp. 10-1876 - v. 17-3-1883 - i.s. 16-8-1887 - radiata una prima volta 26-5-1912 - reiscritta come nave sussidiaria 13-1-1913 - definitivamente radiata 15-1-1914 - venduta a privati nel 1915.

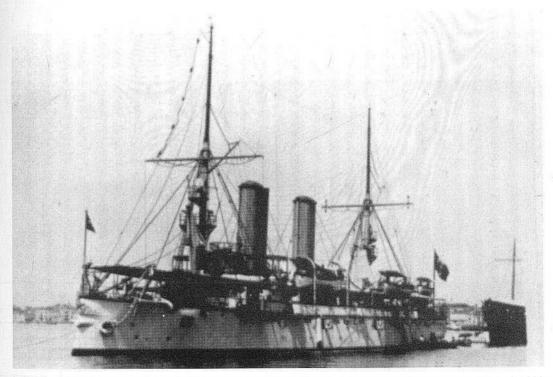


Fig. 21 - **UMBRIA** ariete torpediniere - CL Regioni - D 2281 t. - Cant. Orlando Livorno - imp. 1-8-1888 - v. 23-4-1891 - i.s. 16-2-1894 - r. 29-7-1909 - venduto a privati per la demolizione nel 1910.

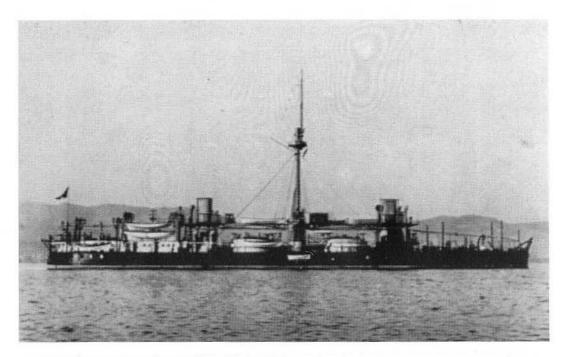


Fig. 22 - **DANDOLO** corazzata - CI. Duilio - D 12,265 t. - Cant. Arsenale M.M. La Spezia - imp. 6-1-1873 - v. 10-7-1878 - i.s. 11-4-1882 - r. 23-1-1920.

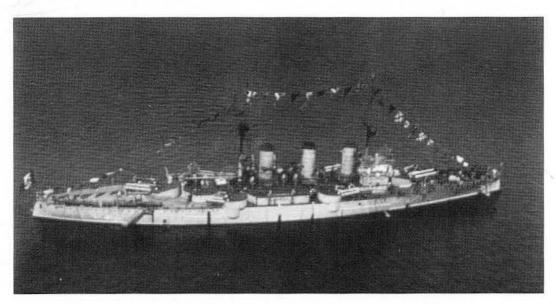


Fig 23 - **PISA** incrociatore corazzato (1-7-1921) corazzata costiera - CL pisa - D 10600 t. - Cant. Orlando Livorno - imp. 20-2-1905 - v. 15-9-1907 - i.s. 1-9-1909 - r. 11-3-1937 - dal 1921 usata come nave scuola.

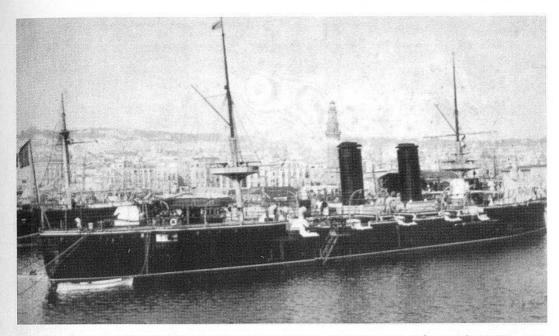


Fig. 24 - MARCO POLO (4-4-1918) CORTELLAZZO (1-10-1920) EUROPA (16-1-1921) VOLTA - ariete-corazzato (4-4-1918) nave trasporto truppe - D 4900 t. - Cant. Castellammare di Stabia - imp. 7-1-1890 - v. 27-10-1892 - i.s. 21-7-1894 - r. 5-1-1922 e venduta ai demolitori - (aveva partecipato all'impresa fiumana nel 1920).

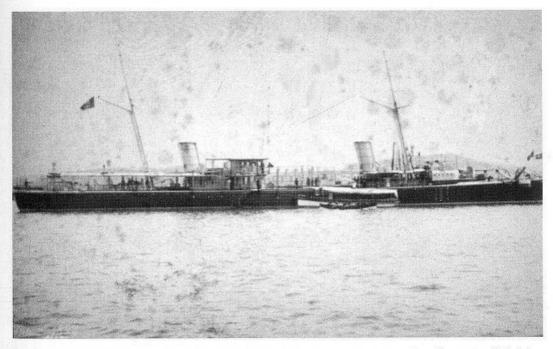


Fig. 25 - **IRIDE** incrociatore torpediniere - CL Partenope - D 1000 t. - Cant. Castellammare di Stabia - imp. 21-2-1889 - v. 20-7-1891 - i.s. 1-11-1892 - r. 16-12-1920.

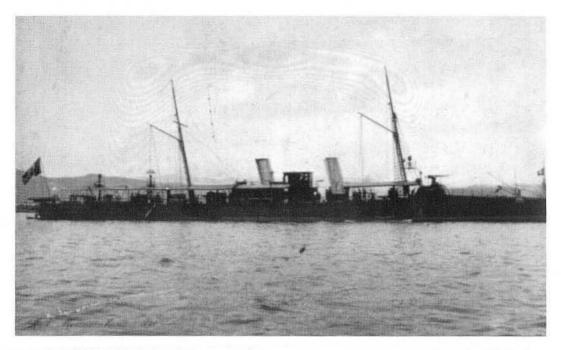


Fig. 26 - **MONZAMBANO** incrociatore torpediniere - CL goito - D 970 t. - Cant. Arsenale M.M. La Spezia - imp. 25-8-1885 - v. 14-3-1888 - i.s. 11-8-1899 - r. 26-8-1901 - venduto a privati nel 1904.



Fig. 27 - Il SAN GIORGIO, in partenza da Taranto per Tobruk, sua destinazione di guerra, nel maggio 1940.



Fig. 28 - Ferdinando Acton (1832-1891), Ammiraglio, Ministro della Marina dal 1879 al 1883, deputato, senatore.



Fig. 29 - Augusto Riboty (1816-1888), Ammiraglio, Medaglia d'oro, Ministro della Marina dal 1871 al 1873, deputato e senatore.



Fig. 30 - Benedetto Brin (1833-1898), Generale Ispettore del Genio Navale, Ministro della Marina nel 1876-1878, 1884-1891, 1892, 1896-1898, deputato.

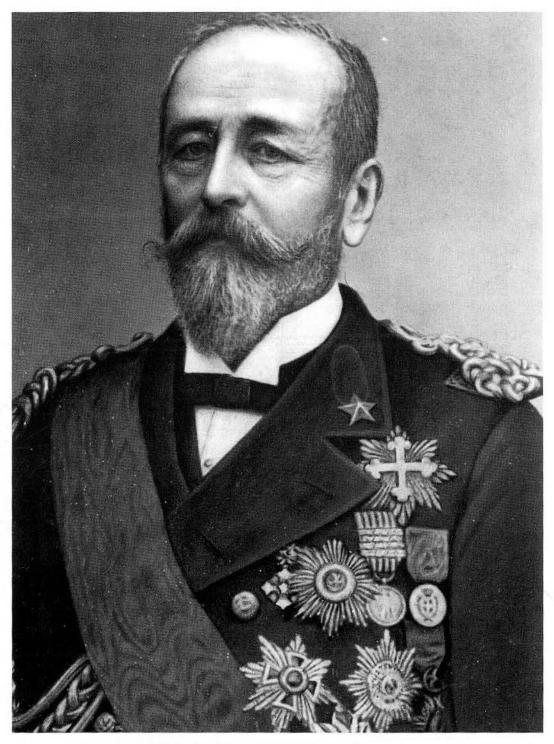


Fig. 31 - Simone Pacoret de Saint Bon (1828-1892), Ammiraglio, Capo di Stato Maggiore della Marina (1884), Ministro della Marina (1873-1876 e 1891-1892), deputato e senatore.

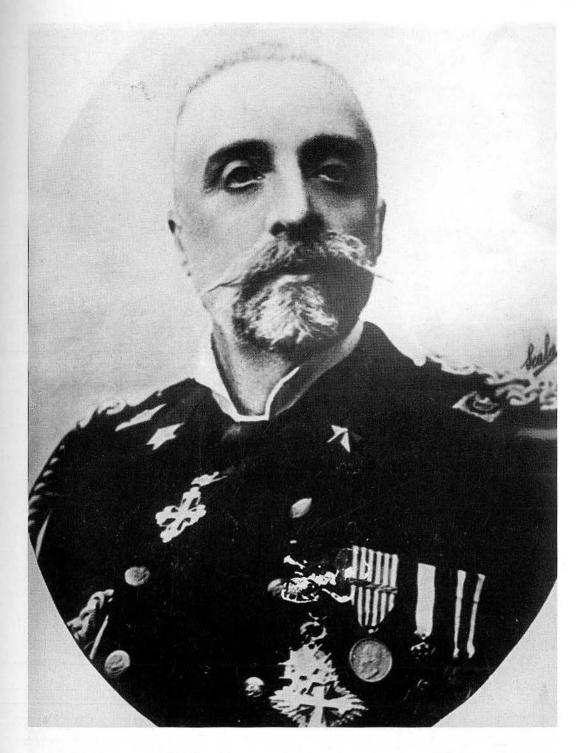


Fig. 32 - Giovanni Bettòlo (1846-1916), Ammiraglio, Capo di Stato Maggiore della Marina dal 1907 al 1911, Ministro della Marina nel 1899-1900, 1903, 1909-1910, deputato.



Fig. 33 - Vittorio Cuniberti (1854-1913), generale del Genio navale.

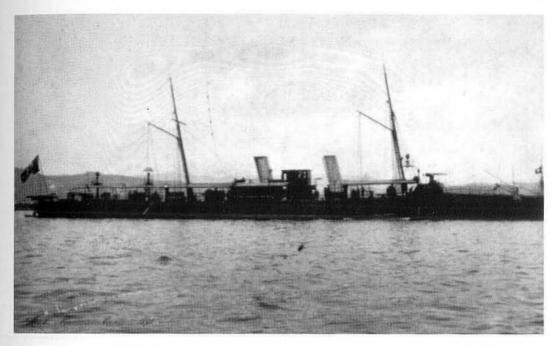


Fig. 26 - **MONZAMBANO** incrociatore torpediniere - Cl. goito - D 970 t. - Cant. Arsenale M.M. La Spezia - imp. 25-8-1885 - v. 14-3-1888 - i.s. 11-8-1899 - r. 26-8-1901 - venduto a privati nel 1904.



Fig. 27 - Il **SAN GIORGIO**, dopo i lavori di trasformazione in partenza da Taranto per Tobruk, sua destinazione di guerra, nel maggio 1940.



LIFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

DOMENICO BONAMICO

SCRITTI SUL POTERE MARITTIMO

TOMO II (1899 - 1914)

IL PROBLEMA MARITTIMO DELL'ITALIA

STRATEGIA E TATTICA NAVALE

LA GUERRA ISPANO-AMERICANA

LA GUERRA RUSSO-GIAPPONESE

Introduzione, commento, note biografiche e bibliografiche a cura di FERRUCCIO BOTTI

Roma 1998



PARTE PRIMA

Ferruccio BOTTI

VITA E PENSIERO DI DOMENICO BONAMICO DAL 1899 AL 1925



Ferruccio BOTTI

VITA E PENSIERO DI DOMENICO BONAMICO DAL 1899 AL 1925

Il *Problema marittimo dell'Italia*, pubblicato nel 1899, segna il culmine dell'attività pubblicistica di D.B. e ne consacra l'apostolato per una Marina Italiana più forte e in grado di corrispondere alle attese della Nazione.

Con Disposizione Ministeriale del 9 gennaio dello stesso anno 1899 egli viene decorato della «Medaglia d'Oro di 1ª classe», la cui motivazione ben riassume l'impegno di tutta una vita: «per la capitale influenza esercitata dal complesso dei suoi lavori sullo studio dell'arte militare marittima». Il 7 gennaio 1900 è collocato a riposo, mantenendo il grado di capitano di fregata conseguito in posizione ausiliaria il 25 maggio 1893. Da tale data fino al 12 giugno 1915, quando viene richiamato «temporaneamente» in servizio attivo, la sua vita non presenta altri episodi di rilievo e la sua attività pubblicistica – pur varia e interessante – non raggiunge più le vette del periodo dal 1894 al 1899, né sotto l'aspetto teorico né per lo studio della concreta problematica di interesse della Marina e della difesa nazionale.

Ci mancano – non è cosa di poco conto – i commenti e le valutazioni di D.B. su due grandi eventi della nostra storia nazionale e militare: la guerra di Libia 1911-1912 e la prima guerra mondiale, almeno per il periodo che va dall'intervento italiano in poi. Un vuoto che, forse, non è del tutto spiegabile con l'età ormai avanzata o con le condizioni di salute del Nostro, visto che in questo periodo pubblica diverse opere poetiche e scrive drammi che peraltro non risultano pubblicati.

A fine 1914 compare l'ultimo suo scritto di interesse più politico che militare, *La missione dell'Italia*: perché il silenzio da allora in poi, proprio in mesi cruciali per «la missione della Italia» e i suoi destini? Si sente anche la mancanza di una sua ulteriore riflessione sulle opere e sugli articoli di Mahan pubblicati nel primo decennio del secolo, così come su un'altra importante opera Callwell, *Military operations and maritime preponderance* (1905).¹ Né egli commenta il fondamentale libro *Some principles of maritime strategy* (1911) del massimo esponente del pensiero navale inglese, Julian Corbett, che riscuote notevole interesse in Italia e che è ora tornato di attualità.² Non vogliamo muovere al nostro illustre autore né un addebito, né una

¹ C.E. Callwell, Military operations and maritime preponderance. Their relations and interdipendence, London, W. Blacwood and Sons, 1905 (Cfr., in merito, G. Grillo, Le operazioni militari e la preponderanza marittima secondo il Callwell, «Rivista Marittima» 1905, Vol. IV Fasc. XII, pp. 463-491).

² J. Corbett, *Some principles of Maritime Strategy*, London, Longmans Green e Co. 1911 (Si veda in merito, G. Sechi, *La strategia maritima in una recente pubblicazione inglese*, «Rivista Marittima-1912, Vol. 1 Fasc. II, pp. 203-226, e M. Gravina Di Ramacca, *La strategia marittima nelle opere del Corbett e del Mahan*, «Rivista Marittima» 1913, Vol. 1 Fasc. III, pp. 435-454). Nel 1995 è uscita, a cura dell'Ufficio Storico Marina, la traduzione italiana del libro.

critica: ma con la costante attenzione da lui sempre dedicata a quanto avviene e a quanto si scrive sia all'estero che in Italia, egli ci ha forse abituati un po' male, ci ha

indotti a chiedere anche troppo al suo alto ingegno.

La collaborazione alla *Rivista Marittima* si conclude troppo presto, all'inizio del 1908, con un articolo dal titolo *Un problema d'ingegneria navale*, nel quale si firma – diversamente dal solito – «Ingegner Domenico Bonamico» e non tratta un argomento di interesse militare, ma si occupa dei problemi tecnici creati dalla necessità di realizzare un maggior *comfort* per i passeggeri dei piroscafi.

Dal 1900 al 1905, comunque, la sua attività è intensa e multiforme, anche e soprattutto sulla «Rivista Marittima». In essa, accanto alle numerose recensioni, spic-

cano tre momenti significativi:

- gli articoli pubblicati nel 1900 dalla *Gazzetta del Popolo* sulla *Costituzione dell'armata* [navale], che completano quelli del 1899 dai quali viene poi tratto, nello stesso anno, *Il Problema marittimo dell'Italia*;
- gli studi del 1901-1902 sulla difesa costiera e sulla strategia e tattica navale, pubblicati dalla *Rivista Marittima*;
- le copiose riflessioni sulla guerra russo-giapponese (*Rivista Marittima* 1904-1905), che in certo senso sono il canto del cigno militare del Nostro, perché gli consentono di confrontare le idee precedentemente espresse con la realtà di un grande scontro terrestre e marittimo culminato nel maggio 1905 con l'ultima battaglia navale veramente decisiva della storia, Tsushima.

In questo secondo volume riproduciamo integralmente *Il problema maritti-mo dell'Italia* e – solo in parte – le considerazioni sulla strategia e tattica navale e sulle due guerre più importanti – anche e soprattutto dal punto di vista marittimo – che precedono quella del 1914-1918: la ispano-americana del 1898 e la guerra russo-giapponese del 1904-1905. Per la valutazione di ciascuna di queste opere rimandiamo ai commenti introduttivi e alle note, limitandoci a dare per ora qualche cenno degli scritti che potremmo definire minori, ma che sono tuttavia insostituibili per ricostruire l'ultima fase del pensiero del Nostro.

In linea generale, si può affermare che in nessuno degli scritti dal 1899 in poi, a cominciare dal *Problema marittimo dell'Italia*, D.B. apporta modifiche di rilievo ai tre cardini delle sue teorie: l'improponibilità – per l'Italia – della guerra di squadra; la conseguente preferenza – al di là dei suoi limiti teorici – per la guerra di crociera; l'importanza della velocità e delle torpediniere e la conseguente tendenza a non considerare le corazzate il cardine delle flotte «difensive». Non influisce su questi concetti nemmeno la meditazione sul potere marittimo e sull'opera di Mahan, che si sovrappone allo studio della guerra ispano-americana, senza però influenzarne gli ammaestramenti.

Negli articoli del 1900 sulla *Gazzetta del Popolo* D.B. sostiene, in estrema sintesi, che vi è una differenza radicale tra la fisionomia ideale delle flotte *offensive* (quelle delle grandi potenze che si battono per il dominio assoluto del mare) e quella delle flotte *difensive* (che, come nel caso dell'Italia, hanno come missione principale la difesa delle coste e non sono in grado di battersi per il dominio del mare).

Le prime devono comprendere un numero di navi assolute o tattiche (cioè di navi da battaglia nelle quali viene esaltata al massimo la potenza di fuoco e la corazzatura) tale da assicurare una sufficiente preponderanza quantitativa e qualitativa rispetto alle navi dello stesso tipo del presumibile nemico. Alle navi assolute si deve

poi aggiungere un ugual numero di navi *relative* o *strategiche* (nelle quali prevale rispetto agli altri requisiti la velocità, che dovrebbe renderle idonee alla guerra di crociera e a «una lotta transitoria» con quelle assolute), più il naviglio minore.

Al contrario le flotte difensive dovrebbero essere composte da una maggioranza (3/4) di navi relative o strategiche e da 1/4 di navi *assolute*, completate da torpediniere e da navi guardacoste (cioè da corazzate antiquate e lente, delle quali verrebbe sfruttata soprattutto la potenza di fuoco impiegandole come batterie mobili).

Nel successivo anno 1901 D.B. pubblica gli studi di strategia e tattica navale che riportiamo nella Parte III, dai quali emerge lo stato di incertezza e indeterminazione che all'inizio del secolo caratterizza come sempre ambedue le branche, a causa della mancanza di un'esperienza bellica approfondita e definitiva su limiti e possibilità delle nuove armi, con particolare riguardo al siluro, al sommergibile (che muove i primi passi) e alla mina.

Nel 1902 con il titolo Il governo tattico delle flotte di Rudolf Von Labrès (capitano di vascello della Marina austro-ungarica) compare sulla Rivista Marittima una sua sintesi del libro pubblicato nel 1900-1901 a Berlino dallo stesso autore, nel quale viene esposto un nuovo sistema di tattica navale assai lodato, in due precedenti

recensioni, sia da Mons. Parodi sia dallo stesso D.B.

Probabilmente lo stesso D.B. si ispira a tale libro nel citato lavoro sulla tattica navale; in ogni caso, la definizione e il concetto di tattica del Von Labrès riscuotono la sua piena approvazione e sono in armonia con i suoi studi teorici precedenti, anche se mal si attagliano al caso «alternativo» della guerra di crociera. Lo dimostra il brano che qui riportiamo:

la strategia e la tattica concorrono, in vario modo e misura, al conseguimento dello scopo ultimo e decisivo della guerra. Nella maggior parte dei casi questo scopo finale sarà quello di mettere fuori di combattimento la squadra nemica, e perciò la battaglia sarà quasi sempre il fatto risolutivo di una campagna di guerra [...] La condotta di una battaglia, per il conseguimento di tale risultato, non può derivare esclusivamente dalla pratica di guerra, ma deve anche essere subordinata a regole o principî, che costituiscono la dottrina pratico-scientifica della tattica navale. La tattica navale è quindi quella dottrina che insegna come debba essere condotta una flotta durante la pugna per riuscire più forti dell'avversario nel punto e nel momento decisivo. Nelle presenti condizioni, per la mancanza di sanzione sperimentale di guerra, la tattica navale non può ancora considerarsi, come quella degli eserciti, una scienza. I risultati pratici che si otterranno in avvenire permetteranno di fissare, dopo le inevitabili trasformazioni, la teoria scientifica della tattica navale.

In un altro articolo del 1902 sulla *Difesa mobile costiera*, D.B. prende atto dell'accresciuta importanza delle torpediniere, modificando le valutazioni delle loro possibilità espresse nei suoi primi scritti e fugando una parte dei dubbi degli scritti di tattica del 1901. Si oppone alle teorie che prevedono il loro disseminamento lungo le coste e ne suggerisce l'ordinamento in flottiglie dislocate in poche stazioni costiere protette e con raggio d'azione il più possibile esteso, distinguendo nettamente il loro impiego nell'ambito delle squadre da quello costiero.

Sulla base di questi criteri, ritiene indispensabile una spesa di 43 milioni per la costruzione di 27 torpediniere di idonee caratteristiche e di 16 scolte. Quest'ultime sono

nuovi tipi di nave leggera da lui suggeriti per sostituire i cacciatorpediniere del momento (che giudica troppo fragili per l'azione di esplorazione tattica e, al tempo stesso, con infrastrutture troppo visibili per l'azione silurante di sorpresa); esse dovrebbero perciò avere «maggior campo visivo, maggiore autonomia e resistenza, una più grande solidità di struttura». È ben chiara, in questo scritto di D.B., la sensazione che la torpediniera minaccia il predominio delle grandi navi e lo stesso principio della *fleet in being*:

le potenti corazzate dovranno rimanere inerti nelle loro basi d'operazione, se i nostri mari saranno dominati di giorno e di notte, senza molestia, dalle squadre e dalle flottiglie del nemico, oppure dovranno nel semboniano letto delle alghe seppellire con loro le speranze della patria. Le condizioni della guerra marittima sono oggi assai dissimili da quelle che furono vent'anni or sono, quando il controllo e il dominio del mare era esercitato esclusivamente dal grande naviglio. Se allora era possibile contendere la signoria marittima nel modo da me descritto nella *Difesa Marittima dell'Italia*, mediante il metodo delle flotte in potenza, oggidì tale sistema richiederebbe sacrifici enormi quando non fosse esplicato durante la notte mediante squadriglie torpediniere, che sono le vestali dei dominii notturni. Il metodo difensivo è sempre lo stesso, ma i mezzi della sua attuazione si sono specializzati e la specializzazione è tanto più determinata e influente quanto più lo consentono le condizioni dei teatri di guerra.

Pur attribuendo grandi possibilità alle torpediniere D.B. è molto prudente nel valutare le possibilità future dell'altra nuova arma, i sommergibili, che al momento – egli afferma – hanno ancora forti limiti di autonomia, abitabilità, visibilità subacquea, nauticità in superficie, velocità subacquea ecc., né è possibile utilizzarli di notte. Pur non escludendo che, in futuro, ad essi «potrebbe anche essere riservato un completo dominio del mare», *al momento* non ne ritiene possibile (diversamente dalla *Jeune École*) un proficuo impiego, nemmeno nella difesa costiera. In avvenire, però, «la loro cooperazione colle torpediniere consentirebbe, nei limitati teatri di guerra, una intensità di dominio notturno e diurno da escludere ogni intensa offensiva costiera finché non sia stato purgato il mare dalle flottiglie torpediniere».

Significativa la chiusura dell'articolo, nella quale D.B. ribadisce a chiare note che, date le condizioni finanziarie del Paese, «il nostro problema difensivo non può né potrà essere risolto con la grande guerra, ma solo col sistema delle flottiglie e della flotta in stato potenziale nelle loro basi d'operazione». Considerazioni che fanno meditare: si tratta dopo tutto della strategia seguita – nelle grandi linee – dalla nostra flotta nelle due guerre mondiali.

Del 1903 è una sua notevole prefazione al libro di uno dei suoi più fedeli seguaci e ammiratori, il suo ex-allievo alla Accademia capitano di fregata Eugenio Bollati di Saint Pierre, dal titolo *Navi da guerra e difese costiere*⁵. In questa occasione D.B. non entra nel dettaglio della materia esposta nel libro (che peraltro richiama in gran parte le sue teorie)¹ ma tiene a mettere in evidenza due caratteristiche altamente positive e assai rare che ha il lavoro del Saint Pierre:

³ Torino, Casanova 1903.

¹ Una rilevante differenza tra le idee del Saint Pierre e quelle (del momento) di D.B. riguarda, tuttavia, la netta contrarietà del Saint Pierre ad armare anche con il siluro le navi maggiori.

– la «volgarizzazione» della dottrina e del tecnicismo navale «che sono l'essenza di tutte le grandi questioni marittime, e che debbono essere parte integrale della cultura mentale di tutti coloro i quali esercitano, come gli uomini politici, la direttività morale e intellettuale nello Stato» (essa è stata l'obiettivo delle prime opere dello stesso D.B.):

– «la maggiore larghezza e armonia dei criteri continentali e marittimi», cioè il particolare rilievo dato alle questioni della correlazione terrestre-marittima.

Su quest'ultima caratteristica D.B. insiste in particolar modo. Egli la attribuisce alla lunga permanenza del Saint Pierre nell'incarico di insegnante alla Scuola di guerra dell'Esercito di Torino, «ciò che offerse a lui, come già consentiva ad altri, opportunità di studi e di relazioni personali utili alla ginnastica mentale di uno scrittore militare». Infatti, secondo D.B. la cultura militare che si riceve negli Istituti di formazione navale «è troppo ristretta e unilaterale, e se soddisfa alla formazione di un buon ufficiale di bordo, foggia però la mente entro certe strettoie, dalle quali è poi difficile liberarsi, quando occorre una più vasta dottrina per l'esercizio dei maggiori comandi». Per tale ragione, i corsi di arte militare presso l'Accademia Navale e il Corso Superiore risultano «insufficientissimi a formare il complesso criterio militare della direttività della guerra marittima moderna, la quale tanto corrisponde

D.B. deplora, in particolare, la soppressione del breve corso speciale di studi per gli ufficiali di Marina istituito presso la Scuola di Guerra dell'Esercito per iniziativa del generale Ricci. Se il risultato di quei corsi – egli prosegue – non fu soddisfacente, ciò dipese da cause facilmente eliminabili, e soprattutto «dall'errato criterio del Ministero e degli ufficiali di Marina» circa le finalità e l'utilità del Corso stesso. Infatti

oggidì a quella continentale,5.

il benefizio maggiore non era già quello di una cultura speciale, immagazzinata a furia durante un brevissimo corso; ma bensì quello, non classificabile, di una corrispondenza mentale e spirituale fra gli ufficiali dell'Esercito e della Marina, che non si seppe o non si volle agevolare, mentre doveva essere lo scopo principale da raggiungersi. Dissipati, dopo venti anni di lotta intellettuale, i pregiudizi ereditati dal periodo velico; generata la convinzione che la guerra moderna verrà regolata e sviluppata sul mare come per terra, con metodi dissimili ma con criteri direttivi

⁵ Una Scuola di Guerra unica per ufficiali dell'Esercito e della Marina era stata proposta dal Ministro della Marina Amm. Bettòlo nel 1908. Al tempo, le idee di D.B. in merito alla necessità di rinnovare la formazione teorica e strategica degli ufficiali di Marina (e di dare loro una formazione almeno in parte comune con gli ufficiali dell'Esercito) erano condivise (oltre che dal Saint Pierre, a sua volta insegnante alla Scuola di Guerra di Torino) da nomi illustri come A.V. Vecchi (recensioni a The Royal Navy in 1894 di W. Laird Clowes, «Rivista Marittima» marzo 1895, e a La marine de guerre - Six mois en Rue Royale di E. Lockroy, "Rivista Marittima" maggio 1897) e Camillo Manfroni (recensione agli Appunti di arte militare navale del Saint Pierre, «Rivista Marittima» novembre 1897). Non si trattava di un problema solo italiano: il Vecchi riferiva l'opinione del Clowes e di altri autori inglesi che la formazione degli ufficiali di Marina della Royal Navy, tradizionalmente a sfondo empirico e pratico, non era piu sufficiente ma doveva avere anche una buona base teorica, mentre in Francia il Ministro Lockroy aveva fondato di recente l'École de guerre navale, corrispondente al Naval war College americano (nel quale Mahan è stato il primo e più qualificato insegnante). Da notare, infine, che il Manfroni lamenta «il troppo frequente succedersi degli ufficiali sulla cattedra. Appena un insegnante ha avuto il tempo di raccogliere e coordinare le proprie idee, appena ha saputo trarre i primi frutti dall'esperienza didattica, eccolo sbalzato d'un tratto ad altro diversissimo ufficio...*.

pressoché uguali, sarebbe desiderabile, che il corso speciale presso la Scuola di Guerra venisse ristabilito in modo che riuscisse veramente giovevole alla Marina e agli ufficiali chiamati a seguirlo.

Le parole con le quali D.B. conclude la prefazione al libro del Saint Pierre indicano uno dei principali obiettivi dell'intera sua attività di scrittore: «non ignoriamo come contro questo sodalizio spirituale dell'Esercito e dell'Armata campeggino vive repulsività e pregiudizi meschini; ma l'evoluzione, che già si è compiuta nel trascorso ventennio, ci conforta a bene sperare per l'avvenire, e a fare voti perché tutti i mezzi di affiatamento e di affraternamento vengano impiegati con spirito e con obiettivo moderno».

Del periodo dal 1906 al 1925, quando D.B. muore a Torino, possediamo solo – come già detto – *La missione dell'Italia* del 1914, dove la parte navale è assente. Un breve saggio (22 pagine) nel quale si intravede tra le righe la delusione del vecchio «triplicista» e europeista di fronte alla piega – ben diversa da quella da lui prevista e auspicata – che hanno preso i primi avvenimenti della grande guerra nell'autunno 1914, quando l'Italia mantiene la neutralità pur continuando a far parte della Triplice e non ha ancora firmato il Patto di Londra, con il quale si impegna a entrare in guerra a fianco della Francia, dell'Inghilterra e della Russia.

In sostanza a guerra europea già iniziata D.B. rimane fedele – nei limiti del possibile – alle sue vecchie idee del 1895 a proposito della preminenza degli interessi europei su quelli nazionali (vds. Tomo I, Parte I e II). La sua diagnosi della situazione del momento si basa su tre premesse:

- «nell'ora presente non urgono già le rivendicazioni irredentiste, nazionali od estere che siano, colle quali si mascherano volentieri altre politiche o settarie obiettività» [quindi, D.B. è ancora contrario all'entrata in guerra dell'Italia a fianco dell'Intesa e contro l'Austria - N.d.c.];

la situazione militare del momento è tale da escludere, almeno a breve termine, la prevalenza di una delle parti. E anche se ciò avvenisse, «non altra sorte potrebbe essere serbata all'Europa se non quella di soggiacere alla oltrepotenza teutonica o a quella slava»;

– la minaccia dello slavismo è ancor maggiore di quella teutonica, perché la Germania non potrebbe da sola reggere «l'urto armato di una razza quasi vergine spinta da irrefrenabile forza [...]. Infranto il baluardo Germanico, lo Slavismo irromperà con impeto rinnovato dall'Asia, soffocando la putredine d'Occidente, cioè la civiltà dell'Europa, così come le invasioni barbariche soffocarono l'Impero Romano».

Nella Situazione militare mediterranea del 1895, D.B. aveva già previsto che l'Europa si sarebbe avviata a un periodo di barbarie, e che dai Balcani sarebbe venuta la causa principale delle perturbazioni. L'unico fatto nuovo degli scritti di fine 1914 è il mutato atteggiamento nei confronti della Germania, visto che negli ultimi decenni «il gran sole della Germania» (che lui stesso aveva magnificato) si è rivelato «cosparso di numerose macchie non prima avvertite»; macchie sempre più grandi e tendenti a «velare e chiazzare sinistramente tutta la superficie del bel disco teutonico». Ciò è avvenuto, sempre secondo D.B., perché

[&]quot; Firenze, Tip. Fattori e Puggelli 1914.

da oltre vent'anni la generazione [tedesca] che non aveva contribuito, né col sangue né coi sacrifici, a creare così grande spettacolo di forza e di civiltà, infatuata dalla sua oltrepotenza ed anelante a stampare una più grand'orma che non fosse quella già impressa dai padri, gravò così inesorabilmente sulle altre nazioni da indurle dapprima in sospetto e più tardi in certezza che quella oltrepotenza fosse per divenire strumento di soffocazione, di asservimento, di barbarie.

Che fare? Secondo D.B. si dovrebbe ricorrere all'antica (o, se si preferisce nuova, visto che rimane pienamente attuale) ricetta di fare guerra alla guerra: l'Italia dovrebbe «farsi iniziatrice e missionaria dell'Apostolato europeo, per la conquista del diritto e per la salvezza della civiltà dell'Europa» minacciata tanto dal Germanesimo che dallo Slavismo. Si tratterebbe, nel concreto, di promuovere un patto politico e militare tra le nazioni rimaste neutrali per imporre anche di forza la pace con la cooperazione dei partiti di tutte le Nazioni, tenendo presente che la prevedibile situazione bellica a fine febbraio 1915 sarà tale, da fare di un esercito di circa un milione di combattenti [come quello italiano - N.d.c.] una forza del peso decisivo. perché in grado di assicurare la prevalenza di quel belligerante che aderisse esplicitamente al programma costitutivo del patto di alleanza tra nazioni neutrali. In definitiva «è certo che le nazioni neutrali, appartenenti alla civiltà europea, possono costituire colle migliori loro truppe un esercito, disponibile per l'offensiva, la cui entità supererebbe quella sufficiente a garantire il successo, quando l'intervento armato fosse indispensabile ad assicurare la conclusione del conflitto europeo». In sostanza: un'operazione che oggi definiremmo di peace enforcing...

Lasciamo al lettore il giudizio su queste idee utopistiche di D.B. Suggerendo per l'Italia una neutralità attiva, senza dubbio egli porta più acqua a mulino degli interessi austro-ungarici che a quelli delle potenze contrapposte; inoltre manca qualsiasi riferimento al ruolo delle forze navali, che forse avrebbe complicato il quadro e reso meno praticabile la proposta. Probabilmente nella diagnosi di D.B. prevale la sensazione, tutt'altro che errata, che il prolungamento del conflitto avrebbe gravemente danneggiato gli interessi europei nel loro complesso, senza risolvere quei problemi nazionali la cui esplosione o implosione era stata pure una delle cause –

anche se non la sola - del conflitto.

Rimane, comunque, inspiegabile l'improvvisa scomparsa di quel pericolo americano, che pure nel 1895 – e non era stato il solo – D.B. aveva intravisto; e anche il peso di grandi potenze navali alleate e belligeranti come la Francia e l'Inghilterra non riceve alcuna attenzione, né in questo momento né dopo. Lo stesso si può dire dei riflessi della situazione di fine 1914 sulla politica navale dell'Italia: forse sul successivo silenzio di D.B. hanno un peso non trascurabile il richiamo in servizio l'11 giugno 1915 (a pochi giorni dall'entrata in guerra dell'Italia) e il successivo impiego a Berna nel servizio informazioni, incarico che gli impone un ovvio e doveroso riserbo. Da Berna – come si legge nel necrologio pubblicato sulla "Rivista Marittima" – egli invia a Roma "relazioni dense di importanti e utili considerazioni", che non siamo riusciti a rintracciare ma che sarebbe estremamente utile conoscere.

A questo punto, la gran copia di scritti e pubblicazioni del Nostro fornisce elementi sufficienti per tentare – raccogliendo gli elementi sparsi – un breve bilancio riassuntivo della sua opera, indicandone i principali significati e riflessi, sia da un

punto di vista strettamente teorico sia sotto il profilo dell'efficacia e rispondenza del suo «apostolato» a pro della Marina, ovviamente finalizzato al conseguimento di risultati pratici che è doveroso valutare.

Gli aspetti controversi o meno felici, le lacune nell'opera di D.B. non mancano e a suo tempo sono stati da noi messi in luce, sia pure con giudizi che non hanno mai inteso essere esaustivi, definitivi, inappellabili. Va però considerato che nessun scrittore – né tanto meno i sommi dell'arte militare – in quanto uomo, può essere considerato sempre profeta, sempre enunciatore di verità assolute, sempre giudice inappellabile. L'arte militare non è una fede, né un insieme di dogmi; le ricerche attualizzanti sono inevitabili, ma di ciascun autore – e di ciascun concetto – devono saper sceverare il grano dal loglio. Solo così gli scritti rievocativi del pensiero di un dato autore escono dall'inconcludente e vuota agiografia o dalla polemica preconcetta, per avvicinarsi – nel campo militare – all'equivalente della critica letteraria o artistica.

Nel caso specifico degli scritti di D.B., va tenuto sempre ben presente un aspetto peculiare: che l'intelaiatura e le finalità generali del lavoro assumono molto frequentemente una valenza ben diversa da quella di questioni di carattere tutto sommato secondario, tecnico o molto specifico, nelle quali la mano dell'autore è assai meno felice, risentendo di un'eccessiva tendenza all'analisi anziché alla sintesi. Più che la lettera, occorre valutare lo spirito e gli elementi portanti dell'opera di D.B.: in caso diverso i meriti e gli aspetti più felici della sua opera appaiono come sfocati, ottenebrati da non sempre necessari «distinguo» e da contingenti posizioni, dovute al fatto che – come tutti gli scrittori – è uomo e uomo del suo tempo.

Ciò premesso, dal punto di vista teorico i capisaldi principali e costanti del pensiero di D.B. (importanza della correlazione terrestre-marittima; non convenienza della guerra di squadra per le Marine inferiori; ricerca di una via nazionale per le costruzioni navali, che tenga conto delle possibilità finanziarie della Nazione e della sua specifica situazione geopolitica e geostrategica) ne fanno l'unico scrittore navale italiano – con il Bernotti – che osa ricercare una via nazionale, quindi originale per la strategia, la tattica e le costruzioni navali. Uno scrittore navale, dunque, profondamente italiano anche quando vorrebbe essere europeo; un autore che, con il rifiuto del «tecnicismo navale» fine a sé stesso, meglio di tutti riesce a dare contenuti concretì al rapporto tra Marina, politica e economia.

Nemico di dogmi e articoli di fede fine a sé stessi, ricerca sempre non il meglio e il necessario, ma il possibile. È scrittore nazionale; ma proprio per questo non può essere classificato tra i fautori del *navy for ever*, che non lo vedono – per sua stessa ammissione – di buon occhio, forse temendo che il suo pensiero finisca col danneggiare la Marina, la sua autonomia e le sue esigenze finanziarie. Non ve n'è motivo: perché riconoscere determinate, nuove esigenze di raccordo tra Esercito e Marina non significa dimenticare le peculiarità della guerra nei rispettivi elementi.

Come scrive nel 1881 nelle *Considerazioni sugli studi di geografia militare continentale e marittima*, (Vol. I, Parte I, para. VIII), «Io che forse, e senza forse, fui e sono largo generalizzatore degli studi continentali, dimostrando la correlazione tutta moderna tra gli eserciti e le armate, non posso però tralasciare di distinguere che vi è modo e modo di generalizzare, di applicare, di innestare gli studii e i sistemi: poiché, se la larghezza può giovare, la rigidità potrebbe essere fatale».

Nessun altro autore italiano sa guardare come lui oltr'alpe e oltre Oceano, prendendo però solo quel che serve per un'elaborazione teorica che è e vuol essere sempre originale e che non perde mai di vista la concreta situazione italiana, non certo ideale e non certo tale da prestarsi a univoche formulazioni teoriche. Per questo D.B. rimane oggi – per l'Italia – ciò che Mahan è stato per gli Stati Uniti, che la *Jeune École* è stata per la Francia, e che Callwell e Corbett sono stati per l'Inghilterra. È cioè, espressione non solo di un'esigenza teorica, ma di un'anima, di una tradizione, di una storia, di un carattere nazionale, di una realtà insomma con tutti i suoi pregi e limiti, che come tale non può essere accantonata o «forzata». Sa collocare Mahan e Callwell al loro esatto posto, senza confondere le peculiarità del loro contributo. Ci manca, come già abbiamo accennato, una sua valutazione dell'opera del Corbett; ma se si tengono presenti gli studi critici dei comandanti Sechi (poi Ministro) e Gravina di Ramacca sull'autore inglese, si riscontrano tra i rispettivi scritti marcate analogie, sulle quali ci riserviamo di ritornare in forma organica a conclusione del presente Tomo II.

L'opera di D.B. acquista perciò - per noi italiani - un interesse teorico certamente non inferiore a quello di Callwell, Corbett e dello stesso Mahan. Si può senz'altro imputargli di non aver dato il dovuto rilievo all'importanza del traffico mercantile per una Nazione come l'Italia: ma gli altri contenuti delle sue teorie, a cominciare dalla centralità della correlazione terrestre-marittima e dalla necessità di superare schemi strategici, tattici e costruttivi legati alla «guerra di squadra» (cioè, in buona sostanza, alla strategia di altre Marine ben più forti) rimangono di piena attualità, insieme con le considerazioni geopolitiche e geostrategiche sul ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e con quelle che non escludono futuri mutamenti in relazione alle caratteristiche dei materiali, a cominciare dalla stessa importanza dei traffici marittimi. Va anche ricordato il fondamentale concetto - di piena attualità - che l'efficienza di una flotta non discende dalle caratteristiche tecniche del naviglio in rapporto a quello degli altri Stati, ma da un complesso di fattori anche non determinabili a priori, a cominciare dall'efficienza della leadership, dal compito e dal contesto nel quale deve essere svolto, dalla situazione geostrategica generale e dal rapporto tra basi e spazi nei quali agire, tenendo conto delle più probabili linee d'azione del nemico sia in terra che per mare.

L'unico, forte limite teorico di D.B. rimane – come già detto – la mancata ricerca di un raccordo con il pensiero navale italiano della prima età del secolo XIX, da lui sottovalutato benché Giulio Rocco, Cesare Balbo, Vincenzo Gioberti, Guglielmo Pepe e i fratelli Mezzacapo – tanto per fare dei nomi – potessero fornire valide sponde sia alle sue considerazioni teoriche sul potere marittimo, sia al «nocciolo duro» delle sue tesi sulla correlazione terrestre – marittima e sulla difesa delle coste nel caso italiano.

Se poi si considerano più da vicino le soluzioni pratiche che egli propone per risolvere il problema della difesa nazionale (e nel suo ambito, quello della difesa marittima dell'Italia), si deve anzitutto constatare che più di quelli di Mahan, di Callwell e di Corbett taluni suoi scritti (ci riferiamo principalmente, anche se non esclusivamente, alla *Difesa Marittima dell'Italia* del 1881 e al *Problema marittimo*

³ G. Sechi, Art. cit., e M. Gravina Di Ramacca, Art. cit.

dell'Italia del 1899) si avvicinano a una vera e propria dottrina strategica, quanto considerano – tracciando un bilancio tra esigenze ottimali e concrete possibilità – il tipo di guerra che *al momento* è possibile condurre tenendo conto della parallela azione dell'Esercito, delle possibili scelte strategiche da parte del più probabile avversario (la Francia) e del contesto geostrategico che suggerisce la condotta da seguire.

Non intendiamo qui diffonderci sui punti controversi delle soluzioni da lui indicate, come tali soggette a diverse valutazioni. Un fatto è certo: che esse non sono isolate e a sé stanti, ma discendono da un retroterra teorico e storico la cui vastità è unica nel suo genere.

All'indicazione di prassi strategiche, opzioni operative e formule costruttive nazionali unisce una panoramica teorica a livello europeo – unica nel suo genere – delle principali questioni strategiche e tattiche, dettagliate analisi della situazione geopolitica europea a fine secolo e infine – *last but not least* – il miglior esame comparativo che si conosca in Italia e forse in Europa delle teorie di Mahan e Callwell, integrando i contenuti dell'opera del grande americano – di ispirazione nettamente jominiana – con propri correttivi di carattere clausewitziano come il genio, l'invenzione, il ruolo della fortuna, la personalità del capo in mare.

Un ulteriore pregio della sua opera è che l'approccio sia alle questioni meramente teoriche che a quelle attinenti alla soluzione del problema della difesa nazionale, segue una linea mediana e molto equilibrata, che lo mantiene costantemente lontano – fino all'ultimo – dai portatori di certezze assolute dalle quali nascono opposti estremismi e esclusivismi. Sostiene costantemente per l'Italia la difensiva strategica e la guerra di crociera ed è contrario alle conquiste coloniali: ma ciò non gli impedisce, recensendo nel 1905 il libro *L'equilibrio del Mediterraneo* del colonnello Cuniberti, di associarsi all'autore nel deprecare la politica estera rinunciataria dell'Italia nel Mediterraneo dal 1861 in poi, auspicando un atteggiamento più energico, che naturalmente richiede l'incremento della Marina militare. Sotto questo profilo, la sua opposizione alla campagna coloniale d'Eritrea (1895-1896) va letta come opposizione alla sottrazione di risorse per esigenze mediterranee, cioè per la marina.

D'altro canto, nella sua visione la difensiva strategica vale per la nostra flotta solo se deve affrontare una flotta comunque superiore come quella francese: recensendo nel 1901 il libro *Patria y Sea Power* del tenente di vascello spagnolo Andujar y Solena, condivide l'affermazione dell'autore che il potere marittimo può essere conseguito solo con squadre di grandi navi (e non con difese locali, sottomarini o torpediniere) e ricorda di aver sostenuto, commentando il conflitto ispano-americano del 1898, che *in quel conflitto e per la Spagna* «la soluzione del problema strategico implicava la creazione di un potere navale capace di contendere apertamente, colla grande guerra e non già col metodo difensivo delle *flotte in potenza*, il dominio dello stretto, onde compensare con l'efficienza offensiva della flotta l'insufficienza di torpediniere».

Però per l'Italia, che può contare nel Tirreno su idonee basi di operazione e stazioni torpediniere, si verifica il contrario:le favorevoli condizioni geografiche

^{8 «}Rivista Marittima» 1905, Vol. IV Fasc. XI, pp. 450-452.

^{9 «}Rivista Marittima» 1901, Vol. III Fasc. VIII, pp. 421-425.

possono almeno in certa misura compensare l'insufficienza offensiva della flotta, che non dispone né potrà mai disporre di forze sufficienti per condurre con successo la guerra di squadra contro la Francia. Ma ciò non vale in caso di operazioni in Adriatico contro la modesta flotta austriaca, perché in questo mare D.B. ritiene necessaria – anche in una recensione del 1905 – una strategia offensiva della flotta italiana, che valga prima di tutto a conquistare una idonea base d'operazione sulle coste dell'Istria. In tal modo D.B. non fa che applicare il sano criterio che, in guerra, l'atteggiamento offensivo è subordinato alla valutazione – caso per caso – della sua possibilità e convenienza e non può quindi essere un dogma o una conditio sine qua non.

Lo stesso atteggiamento – per così dire – moderato è mantenuto da D.B. a proposito dell'importanza delle grandi navi. Non considera le corazzate – sempre e solo nel caso dell'Italia – come le navi fondamentali, la spina dorsale delle flotte, e le due guerre mondiali a parer nostro gli daranno più ragione che torto. Al tempo stesso, recensendo nel 1895 due opuscoli (*Difesa marittima ed economia; Elementi di strategia e tattica navale*) del contrammiraglio Gonsalez, il non condivide le idee dell'autore sia sul compito della flotta – troppo ambizioso – sia sulla possibilità di ridurre a 80 milioni il bilancio della Marina, rinunciando totalmente alle grandi navi. Ispirandosi alle teorie della *Jeune École*, il Gonsalez sostiene infatti che

lo scopo economico, per quanto riguarda l'armata, può conseguirsi con molte unità, direttamente utili alla difesa, e perciò poco costose, relativamente piccole, rinunciando alle grandi costruzioni, le quali non rispondono né per economie di tempo nel costruirle, né per la semplicità dei congegni, né per l'effetto utile in caso di guerra a quella esorbitante stesa d'impianto e di manutenzione che richiedono.

In questa occasione D.B. non specifica le ragioni che lo rendono contrario alle soluzioni proposte dal Gonsalez, il quale replicando alla sua poco benevola recensione¹² aggiunge che

la condanna delle grandi costruzioni ha la sua logica origine da fatti concreti e non da astrazioni accademiche. Chi vive in mezzo al materiale marittimo e osserva i fatti riconosce che, in certi limiti, più grande è la mole di una nave, maggiore è la difficoltà di averla pronta, più complicato è il maneggio di un cannone o di una macchina e più facili sono le avarie [...] che la nostra ragione strategica poi ci imponga un considerevole numero di unità non vi è nessuno che possa metterlo in dubbio. Vi sono perciò ragioni tattiche, strategiche e economiche in favore della riduzione del tonnellaggio e queste ragioni sono riconosciute da una ragguardevole maggioranza e da coloro che amano la verità e vogliono dirla senza riguardi di sorta.

Sono argomentazioni che, nei suoi primi scritti D.B. avrebbe sostanzialmente condiviso; a fine secolo XIX invece non le condivide più. Ciò dimostra sia un raggiunto equilibrio, sia la lontananza da concetti propri della *Jeune École*, in una

¹⁰ Si veda la recensione di D.B. al libro di C. Marchese *Il programma delle future costruzioni navali*, («Rivista Marittima» 1905, Vol. III Fasc. VII, pp. 181-184).

[&]quot; «Rivista Marittima» 1895, Vol. I Fasc. III, pp. 579-584.

^{12 «}Rivista Marittima» 1895, Vol. II Fasc. IV, pp. 315-318.

situazione nella quale non sono ancora del tutto sopiti gli scontri tra le due scuole di pensiero, pro e contro le grandi navi. Va da sé che sia le argomentazioni di D.B. sia quelle delle due scuole estremiste, costituiscono tuttora una interessante fonte di meditazione e di confronto.

Rimane ora da chiedersi quale esito pratico ha avuto l'azione di «volgarizzazione» teorica e di sensibilizzazione della pubblica opinione sui problemi della Marina, alla quale fino ai primi anni del secolo si improntano gli scritti di D.B., al di là del Problema marittimo dell'Italia che ne è l'ultima e più significativa espressione. In merito la Gazzetta del Popolo del 24 febbraio 1899, a completamento dei suoi citati articoli all'inizio dello stesso anno, riporta un'intervista al deputato Randaccio (celebre scrittore navale e già ufficiale commissario della Marina) dal titolo significativo: «Le condizioni critiche della Marina da guerra – occorrono nuovi sagrifizi». Il Randaccio ritiene necessario e urgente ammodernare il naviglio, ma afferma anche che se la Marina si trova in condizioni critiche, ciò non è avvenuto solo per carenza di risorse: a suo giudizio le somme assegnate furono sempre «spese malissimo», perché «i Ministri fecero della politica spicciola dove era necessario fare della buona, savia, oculata amministrazione; si giovarono a capriccio della questione tecnica e delle esigenze di costruzioni navali per barcamenarsi nel pelago parlamentare [...] i governanti non seppero mai fissarsi in un concetto chiaro di quello che la Marina italiana doveva e poteva essere, del come si poteva riuscirvi con le somme disponibili ottenendo insomma il maggior effetto pratico colla spesa stanziata».

Esisteva in sostanza per la Marina – come avveniva per l'Esercito – un problema amministrativo e di impiego economico dei pur scarsi fondi, del quale si trova eco nelle citate considerazioni del Randaccio, e in quelle (troppo crude e severe) che aggiunge per rafforzare il concetto:

abbiamo avuto ed abbiamo uno scialacquo nello stesso personale del Ministero della Marina, che colla sua burocrazia ha aperto le braccia a tutto il mondo, quasi fosse un ricovero di beneficenza. E così dovettero essere considerati come ricoveri gli arsenali di costruzione! Ma, pensi, l'Italia ha cinque arsenali marittimi come ne ha cinque l'Inghilterra! Quindi una dispersione di forze, uno sperpero che non riesce a ottenere risultati come uno, da spese come dieci. Perché tutto ciò? Perché bisognava accontentare della gente, perché bisognava far servire anche la Marina agli armeggi parlamentari, alle *réclames* elettorali, al favorevole adottamento degli ambienti politici.

Di questi aspetti negativi, che esistono anche se – come sempre – sono esasperati dal clima politico e dai *Mass media*, non si trova traccia negli scritti di D.B., e questo è un limite. In ogni caso, nel primo decennio del secolo XX si verifica l'incremento delle risorse e una rinnovata spinta alle costruzioni navali, anche se, dopo il varo delle navi da battaglia tipo *Vittorio Emanuele* (1904-1907), la formula delle nuove grandi navi si allontana sempre più dal concetto di preponderanza delle navi *strategiche* sostenuto dal Nostro. L'impostazione nel 1909 della *Dante Alighieri* (prima *dreadnought* italiana) e ancor più quella (1913-1914) delle *super-dreadnoughts* tipo *Caracciolo*, denotano la definitiva affermazione della corazzata come nave fondamentale che riunisce in sé la massima potenza di fuoco, in una parola: di quel tipo di nave «tattica» che D.B. invece ha sempre ritenuto di importanza secondaria per la Marina italiana.

Al tempo stesso, l'incremento delle risorse per la Marina (e per l'Esercito) non avviene senza contrasti, travagli e ostacoli parlamentari, dei quali è dimostrazione la nomina delle Commissioni d'inchiesta del 1906 per la Marina e del 1907 per l'Esercito. A proposito di risorse, va qui ricordato un articolo del deputato Maggiorino Ferraris (1905),¹⁵ nel quale viene aspramente criticato un disegno di legge presentato dal Ministro alla Camera l'11 maggio 1905, avente come scopo una maggiore assegnazione di 150 milioni alla Marina, previa modifica della legge 13 giugno 1901 che prevedeva fino all'esercizio 1905-1906 un bilancio consolidato di 121 milioni (quindi assai inferiore ai 150 milioni proposti da D.B. nel *Problema marittimo dell'Italia*). Tale disegno di legge consentirebbe – negli intenti di cui lo propone – di destinare 124 milioni a nuove costruzioni, che si aggiungerebbero ai 74 milioni previsti dai bilanci ordinari dal 1906 al 1909.

Dopo un particolareggiato esame il Ferraris conclude che, come sempre, si intende finanziare le nuove costruzioni ricorrendo ai debiti e che nei bilanci di previsione non si tiene alcun conto né degli interessi annuali da pagare per tali debiti, né delle spese per la manutenzione ordinaria e per il rinnovamento del naviglio già esistente, oltre che per gli equipaggi, il carbone ecc. Di conseguenza, il Ferraris ritiene che la spesa effettiva sarà molto maggiore: «ad attuare il bilancio annuale del Ministero non bastano i 150 milioni da esso chiesti, ma occorre nei dodici anni una spesa doppia, di almeno 300 milioni; il che cagiona una maggiore spesa annua di 25 milioni in media, portando nel corso del quadriennio il bilancio della Marina a 150 milioni l'anno». Il Ferraris termina esclamando «da un nuovo disavanzo Iddio e il Parlamento preservino il Paese», e osservando che «l'Italia è al bivio del suo indirizzo politico e sociale: o la ricostituzione economica del Paese, con la politica di lavoro, la conversione della rendita e lo sgravio delle tasse e dei tributi, o l'aumento rapido degli armamenti. Le due politiche a un tempo non si possono fare...». A tal fine cita il favorevole rapporto di forze della nostra Marina con la Marina austriaca alleata, ma non quello con la Marina francese probabile nemica (argomento evidentemente arduo e tale da non confortare le sue argomentazioni).

Se si tiene conto del clima parlamentare non certo favorevole che l'articolo del Ferraris sottintende, le finalità perseguite da D.B. nei suoi ultimi scritti sono ancora e sempre tali da contribuire ad ottenere per la Marina non certo l'ideale e nemmeno il necessario, ma almeno il possibile. Esse rimangono un raro esempio di coerenza e di equilibrio; nel caso italiano, si possono anche definire la non facile applicazione pratica di un detto di Gabriel Darrieus citato dal Mahan e dal Sechi: «ogni progetto navale che non tiene conto né delle relazioni estere del paese, né del limite materiale delle sue risorse, ha una base debole e instabile; la politica estera e la strategia sono collegate da un anello indissolubile». Si potrebbe aggiungere che le difficoltà, gli ostacoli e le obiezioni che incontra l'azione di apostolato di D.B. dentro la Marina e soprattutto fuori, dimostrano anche – in senso contrario – che con «una base debole e instabile» nel Paese, non vi possono essere forze militari o navali realmente efficienti. Come. egli stesso scrive nel 1895 trattando della strategia navale, «l'artificiosità dell'industria marittima non regge sulle sue basi se non in virtù del puntello

¹⁵ M. Ferraris, *Le nuove spese straordinarie per la Marina da guerra – necessità di un piano finanziario*, «Nuova Antologia» 16 maggio 1905, Vol. CXVII Fasc. 802, pp. 361-381.

militare, e questo non è solido se non è saldamente contratto sul suolo nazionale, e quindi trae da esso l'elemento essenziale della sua solidità».

L'Enciclopedia Italiana del 1934 dedica un certo spazio a Camillo Manfroni (valoroso storico navale in quel periodo ancora vivente), ma ignora il suo conterraneo D.B. che pure è stato storico, stratega e studioso di cose navali di assai maggiore levatura. Il Dizionario del Risorgimento Nazionale a cura di Michele Rosi cita diverse altre figure di scrittori militari e navali coevi di minor rilievo, ma non il Nostro; infine, nella sua opera Gli scrittori militari italiani (unica del genere) lo Sticca indica – senza quelle parole di apprezzamento delle quali per altri è fin troppo prodigo – le principali opere di D.B., nel complesso dedicandogli uno spazio minore di quello riservato al suo allievo e seguace comandante Saint Pierre, che in sostanza si limita a «volgarizzare» il succo delle sue opere e di quelle di Mahan.¹¹

Auspichiamo che a questi vuoti – per non dire omissioni – la nostra fatica contribuisca a porre rimedio.

Ferruccio Botti

⁴ G. Sticca, Gli scrittori militari italiani, Torino, Cassone, 1912, pp. 355-356.

PARTE SECONDA

Domenico BONAMICO

IL PROBLEMA MARITTIMO DELL'ITALIA
(1899)



Ferruccio BOTTI

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

Contemporaneamente allo studio teorico su Mahan e Callwell (Vol. I, Parte III), D.B. ne esamina l'applicazione pratica nel Problema marittimo dell'Italia, edito nel 1899 a cura della Lega Navale Italiana. Si tratta di una rielaborazione e di un ampliamento di sei articoli – finora ignorati – che l'autore scrive sulla «Gazzetta del Popolo» di Torino dal 12 gennaio al 6 febbraio 1899, ai quali corrispondono altrettanti capitoli.

Nel 1937 il Comandante Guido Po cura la ristampa del lavoro,² con brevi commenti elogiativi al termine di ciascun capitolo che – per ovvie ragioni connesse con gli indirizzi della politica estera e navale ufficiale del momento – non possono mettere in completa evidenza, come meriterebbero, taluni aspetti qualificanti del pensiero di D.B., che con tale politica non sono in accordo e ai quali invece noi oggi possiamo dedicare la dovuta attenzione.

Ciò premesso, Il problema marittimo dell'Italia va inquadrato in una complessa situazione internazionale e interna, in un sistema di alleanze che impone all'Italia di prepararsi ad affrontare un nemico molto più forte sia in terra che in mare: la Francia. Conviene dedicare più risorse all'Esercito o alla Marina? È questo l'interrogativo di fondo che a fine secolo XIX divide la pubblica opinione, il Governo, il Parlamento e – naturalmente – la letteratura militare. Quest'opera di D.B. intende fornire una prima risposta a tale interrogativo: il suo fine non è dunque teorico, ma chiaramente pratico, promozionale e contingente.

Dal 1890 in poi le onerose esigenze finanziarie connesse con la preparazione e la condotta della campagna coloniale d'Eritrea (peraltro infelicemente conclusasi all'inizio del 1896 con la sconfitta di Adua) avevano causato – a fronte di una grave situazione di dissesto del bilancio dello Stato – una parallela, forte decurtazione delle risorse destinate alla Marina, con tutte le conseguenze del caso sulle nuove costruzioni navali ridotte a circa 1/4 di quelle francesi.

Si tratta, dunque, di promuovere un movimento d'opinione tale da creare un clima favorevole all'aumento delle risorse da destinare alla Marina. Obiettivo che, almeno nelle grandi linee, avvicina il ruolo di D.B. a un apostolato, con obiettivi analoghi a quelli perseguiti nello stesso periodo da Mahan negli Stati Uniti, da Callwell in Inghilterra, dal movimento dei Flottenprofessoren in Germania, dai tradut-

¹ Spezia, Tip. della Lega Navale It. (a cura di F. Zappa) 1899.

² D. Bonamico, *Il problema marittimo dell'Italia - il potere marittimo* (a cura di Guido Po), Roma, Ed. Roma 1937.

tori e interpreti di Mahan che anche in Francia stanno prevalendo sui seguaci della Jeune École.

Nel caso italiano, oltre che dalle critiche condizioni del bilancio dello Stato e dal forte debito pubblico, le difficoltà sono accresciute dalle parallele esigenze di ammodernamento dei materiali dell'Esercito, e in particolare dalla onerosa necessità di rinnovare l'artiglieria da campagna e l'armamento individuale (nuovo fucile 91, che da solo richiede 100 milioni).

Esiste, dunque, un problema di riequilibrio delle risorse tra le due Forze Armate non certo nuovo, che già si poneva intorno al 1880, quando D.B. pubblicava i suoi primi articoli sulla difesa unitaria e sulla difesa marittima dell'Italia (Cfr. Vol. I, Parte I, para. III-IV).

A distanza di vent'anni e all'alba del nuovo secolo, che cosa è cambiato? Poco o nulla. Ne prende atto lo stesso autore, che all'inizio del Capitolo V (Marina e finanza) scrive, delimitando chiaramente la problematica da affrontare:

nel 1880 [...] concludevamo, come affermiamo oggi, che il giorno in cui l'armata [navale] potrà dire al paese, io posso salvaguardare la penisola dalle invasioni marittime, saranno in gran parte compiute le speranze nazionali, poiché l'Italia, per quanto ancora minacciata dal mare, potrà considerarsi arbitra dei propri destini. Il nostro problema marittimo non ha variato da vent'anni, e questa inalterabilità è la migliore prova che esso era stato posto e risolto secondo verità e natura (da lui stesso - N.d.c.]. Oggi come allora, gli stadii del nostro programma sono tre, ed il primo stadio [incremento della flotta fino a un livello sufficiente per garantire la difesa dagli sbarchi - N.d.c.l ad onta di qualche sagrifizio, non è ancora raggiunto. I nostri sforzi debbono ancora tendere a conseguire il primo obiettivo, cioè ad elevare la nostra armata [navale] ad una potenza non inferiore alla metà di quella francese. Raggiunto questo stadio potremo tendere al secondo [incremento della flotta fino a un livello sufficiente per proteggere le città costiere dai bombardamenti - N.d.c.] e anche al terzo lincremento della flotta fino ad un livello sufficiente per garantire una politica navale offensiva, l'espansione coloniale ecc. - N.d.c.], ma finché non avremo fatto il primo passo, pare superfluo occuparci di ciò che dovremo fare quando la capacità economica del paese abbia consentito il conseguimento del principale objettivo. Come mai, dirà l'esausto contribuente, dopo tanti sagrifizii per la flotta, essa non è nemmeno in grado di salvaguardare l'esistenza nazionale? quanti altri sagrifizi occorrono ancora per raggiungere questo scopo? perché mai la flotta germanica, quasi equivalente alla nostra, può permettere alla Germania una risoluta politica coloniale, mentre la nostra non può nemmeno garantirci l'integrità nazionale?

La via tracciata dell'autore per trovare la soluzione di siffatti, ardui problemi è legata alle peculiarità geopolitiche e geostrategiche italiane; essa costituisce la materia più viva – e anche più controversa – dell'opera. Questa consiste sostanzialmente in un aggiornamento della tematica trattata nei fondamentali studi del 1879-1881, alla luce della realtà internazionale e interna di fine secolo XIX. Per la verità molto poco pesa, sulle idee ora espresse da D.B., l'esperienza delle guerre dal 1894 al 1899, anche perché in questo caso non tratta le grandi questioni tattiche e strategiche e la tematica delle costruzioni navali; rimane comunque ben ferma – ed esplicita – la sua vecchia tesi sulla convenienza di evitare la battaglia decisiva e di condurre la guerra di crociera, senza pretendere la conquista del dominio del mare.

I commenti e le note a ciascun capitolo evidenziano più che a sufficienza la linea di ragionamento seguita da D.B. In sostanza egli perviene a queste conclusioni, non nuove nelle linee fondamentali:

- se si intende assicurare la difesa delle coste da invasioni del mare, occorre portare la flotta a 1/2 di quella francese; se si intende anche raggiungere un sufficiente grado di protezione dai bombardamenti delle città costiere questa proporzione va elevata ai 2/3;
- per raggiungere i predetti obiettivi fondamentali, è necessario aumentare il bilancio ordinario della marina da poco più di 100 milioni a 150 milioni annui, oltre a 300 milioni di assegnazioni straordinarie.

Taluni aspetti delle sue proposte sono indubbiamente controversi e controvertibili. Forse sarebbe stato più convincente se, accanto a un nuovo «modello» organico per l'Esercito, avesse presentato un analogo modello volto ad assicurare anche per la Marina una maggiore qualificazione della spesa militare, un migliore addestramento, un miglior impiego del personale e nuove costruzioni ispirate ai suoi concetti innovatori. I due limiti maggiori di un'analisi sempre avvincente e ricca di spunti di attualità, sono comunque la persistente convinzione che in caso di guerra l'interruzione del traffico mercantile non avrebbe conseguenze di rilievo sulla produzione e sulla vita della Nazione e delle Forze Armate, e insieme la speranza – del tutto infondata – che l'adesione dell'Ingbilterra alla Triplice Alleanza (della quale allora faceva parte l'Italia) era inevitabile, e avrebbe sanato lo squilibrio marittimo – a tutto nostro danno – allora esistente tra la Triplice e la Duplice (Francia e Russia). L'incremento della flotta tedesca, allora già in atto, non desta in D.B. grandi preoccupazioni, né egli vede profilarsi all'orizzonte la letale rivalità navale franco-tedesca: in tal modo, la prima guerra mondiale smentisce totalmente le sue previsioni.

Assai più lungimiranti – e stranamente ammonitrici nel clima eccessivamente euforico degli anni 30, quando avviene la prima ristampa – sono le considerazioni di D.B. sulla necessità di non disperdere energie in imprese coloniali, alle quali è accesamente contrario vedendo a ragione in esse la prima causa della sottrazione di fondi all'indispensabile e ben più urgente potenziamento della Marina. Egli definisce gli obiettivi coloniali «complementari», ammonendo che, se mai, vanno perseguiti – sia pure con molta prudenza – solo dopo aver raggiunto la piena capacità di assicurare la difesa delle coste e dei confini terrestri della Nazione. Negli anni 30 e subito dopo la vittoriosa guerra d'Etiopia, le sue idee – contrarie sia alla ricerca del dominio del mare affrontando ad armi pari le Marine maggiori sia alle imprese coloniali – erano assai poco consone al clima dell'epoca: ciò depone a favore dell'apertura mentale di chi, allora, ne ha promosso la ristampa.

Dell'opera vanno anche ricordate – e apprezzate – le frequenti condanne dei costumi corrotti dell'epoca, che sono la causa primaria del dissesto finanziario dello Stato e di tutte le pubbliche amministrazioni, facendo del reperimento di maggiori risorse per la Marina – precisa D.B. – un problema morale prima ancora che finanziario. Molti suoi ammonimenti sono tuttora attuali, a cominciare da quelli che dalle alleanze non si può pretendere di avere più di quello che si può dare, e che, comunque, ogni Paese conta in campo internazionale e nell'ambito delle alleanze, nella misura in cui riesce – da solo – a far fronte alle sue esigenze di sicurezza e a mantenere in sesto la sua economia: non era certamente questo il caso dell'Italia di allora, e nemmeno quello dell'Italia di oggi.

Per altro verso, si tratta di un lavoro «di Forza Armata», assai più di tutti i precedenti. Delle contingenti opere «a tesi» di Forza Armata (di ambedue i versanti) ha taluni difficilmente evitabili difetti di equilibrio teorico, però compensati da una massa di pregi che vanno molto al di là dello scopo – tutto sommato limitato – che si prefigge l'autore in questa occasione, facendo dei sei capitoli uno specchio fedele, una sorta di metafora del problema militare in genere – e non solo di quello marittimo – dell'Italia.

Ci troviamo davanti a una testimonianza di importanza unica per chi intende ricostruire con la dovuta completezza i termini della questione militare italiana di fine secolo XIX, in tutti i suoi aspetti. Ancora una volta, D.B. dimostra la profondità e organicità del suo impegno con rare statistiche non solo militari e ampi squarci panoramici sull'Europa politico-militare di fine secolo. Dalla riunione di tutti questi elementi sparsi, egli perviene a due conclusioni emblematiche. Prima di tutto, tanto relativamente al bilancio generale quanto alla popolazione l'Italia è l'ultima o la penultima fra le nazioni europee nella percentuale di spesa militare. Ciò però non implica che essa sia meno gravata di quelle nazioni che hanno una percentuale maggiore, poiché queste nazioni «possono essere relativamente più ricche e meno gravate da altre passività che concorrono colle spese militari ad esaurire le risorse del bilancio». In secondo luogo, il pericolo maggiore per la sicurezza nazionale (sbarchi e bombardamenti delle coste sulla Riviera Ligure di Ponente e nell'Italia peninsulare o insulare) viene dal mare, quindi occorre rafforzare le forze navali, anche a costo di diminuire quelle terrestri.

È proprio il nuovo atteggiamento nei riguardi delle esigenze finanziarie dell'Esercito a segnare una differenza radicale rispetto alle tesi da lui sostenute nel 1879-1884. In quest'ultimo anno, infatti, dibattendo con il Perrucchetti sul miglior assetto da dare alla difesa complessiva del Paese non riteneva necessario ridurre l'Esercito a 10 corpi d'armata (già allora se ne parlava) per rafforzare la Marina, Forse allora seguiva questa linea per avvalorare maggiormente le sue tesi a favore dell'economicità della «guerra di crociera»: sta di fatto che venticinque anni dopo, nel Problema marittimo dell'Italia non solo sostiene la convenienza di ridurre le forze terrestri, ma presenta anche un articolato progetto per costituire l'Esercito su otto corpi d'armata (anziché dodici) in tempo di pace, però con un guadagno complessivo di efficienza in tempo di guerra. Al tempo stesso, va ben sottolineato che D.B. ritiene necessario rafforzare la Marina, ma non - di fatto diminuendo gli stanziamenti del momento per l'Esercito. Per le esigenze delle forze terrestri prevede infatti una spesa di 300 milioni, cifra pur sempre notevolmente superiore agli stanziamenti per l'esercizio 1897-1898 (263 milioni) e 1898-1899 (245 milioni).

Oggi si direbbe: "più qualità e meno quantità". Va da sé che le tesi di D.B. sono solo una delle tante facce del dibattito a molte voci che allora si svolge intorno a quello che potremmo chiamare "nuovo modello di difesa". Dibattito che ha sullo sfondo la difficile situazione economica del Paese a fronte di una politica estera che – lo ripetiamo ancora, perché questo è il vizio d'origine – impone all'organismo militare di sostenere sfide in ogni caso troppo ambiziose, fino a far pensare – almeno a chi guarda a quelle vicende con l'occhio di oggi – che il problema della difesa dell'Italia poteva essere veramente risolto solo con alleanze che non imponessero all'Esercito e alla Marina confronti in tutti i casi e ovunque proibitivi.

Riteniamo utile riassumere per sommi capi tale dibattito: solo così facendo le proposte e le considerazioni di D.B. acquistano la loro effettiva valenza e il loro ruolo autentico dando modo al lettore di giudicare con cognizione di causa. La sua posizione, infatti, va definita riferendosi allo scontro tra due ali estreme che allora si fronteggiano aspramente anche all'interno della Marina. Da una parte quelli che lo stesso D.B. chiama fin dal 1881 (Vds. Vol. I, Parte I para. VIII) "fautori del navy for ever", i quali ritengono che, in tutti i casi, l'Italia deve essere una grande potenza marittima e che la flotta non può assicurare una difesa sufficiente se non è in condizioni di contendere il dominio del mare al più probabile avversario: è questo l'unico fatto che conta. Rispetto a questa suprema necessità che in pratica impone la parità navale con la Francia, devono venir meno anche le considerazioni relative alle effettive possibilità finanziarie della Nazione, o alle esigenze dell'Esercito.

A queste tesi «navaliste» si oppongono coloro che, al contrario, pur non negando la necessità di una forte flotta ritengono che debba avere priorità la difesa terrestre sulle Alpi, l'unica ritenuta veramente decisiva. Naturalmente, i fautori di questa strategia «continentalista» ritengono insostituibile anche la difesa terrestre delle coste, e sono decisamente contrari – per ragioni non solo strategiche ma anche interne – a qualsiasi progetto di riduzione dell'Esercito in tempo di pace.

Possiamo definire come rappresentanti di punta della corrente «navalista» i comandanti Astuto e Roncagli e – in certo senso – anche Camillo Manfroni. In due articoli del 1899ì l'Astuto ritiene preminente la difesa delle frontiere marittime rispetto a quelle terrestri; per lui l'«armata necessaria» è appunto quella che è in grado di contrastare al nemico il dominio del mare il più a lungo possibile. In campo terrestre è invece conveniente una guerra strettamente difensiva sulle Alpi e, in proposito, cita un opuscolo del maggiore dell'Esercito in ritiro Cristoforo Manfredi, il quale «dimostra, con una esposizione evidente anche per i non tecnici, quali eccezionali pregi naturali offrano le Alpi occidentali, rinforzate da opere d'arte, onde permettere, e sotto non pochi riguardi, consigliare una guerra difensiva». Ma ciò che è possibile in campo terrestre, per l'Astuto non lo è in campo marittimo: le coste sono ovunque vulnerabili, perciò fortificarle richiederebbe un enorme dispendio di risorse senza risultati certi. Le uniche fortificazioni indispensabili sono quelle che garantiscono la difesa delle basi marittime e degli arsenali; tutto il resto deve essere dedicato allo incremento delle forze marittime mobili.

A tal proposito l'Astuto ricorda le dichiarazioni del Cancelliere germanico al Reichstag nel 1884, secondo il quale «una marina che cercasse il suo centro di gravità a terra o a contatto di essa [come vorrebbe D.B. - N.d.c.] non meriterebbe più tal nome». Quindi occorre non solo concentrare le risorse sulle costruzioni navali, ma prevedere come modalità d'azione preferenziale la difensiva strategica e l'offensiva tattica. Per difensiva strategica l'Astuto intende «la difesa nel suo complesso, intesa a rivolgere tutta la forza nel contrastare all'armata nemica la padronanza del mare». Pertanto essa può essere condotta anche con forze inferiori ed è cosa diversa dall'of-

^{*}G. Astuto, L'armata necessaria, «Rivista Marittima», 1899, Vol. I Fasc. I, pp. 40-55 e Vol. I Fasc. III, pp. 495-512.

¹ C. Manfredi, *L'Italia deve essere potenza terrestre o marittima?* Roma, Voghera 1899 (I Ed. 1893). Ristampa 1996 a cura Forum di Relazioni Internazionali, Roma.

fensiva strategica, che invece richiede forze superiori e mira ad annientare l'armata nemica. L'offensiva tattica deve essere condotta tanto nell'offensiva che nella difensiva strategica; essa consiste nell'attaccare il nemico non appena lo si incontra, mirando ad annientarlo. Il contrario fa la difensiva tattica, che mira a escludere un'azione risolutiva o a procrastinarla fino a quando si creeranno condizioni favorevoli e tali da consentire il conseguimento dello scopo strategico nel quale l'azione difensiva si inquadra.

A queste modalità d'azione preferenziali l'Astuto fa corrispondere – mantenendosi fin troppo sulle generali – costruzioni navali che privilegino la velocità senza trascurare l'armamento e la protezione, attribuendo importanza secondaria all'autonomia e senza dare al numero il peso che taluni gli attribuiscono. Pertanto il suo tipo di nave ideale non potrà avere dislocamento moderato e dovrà «rappresentare l'integrazione della massima forza, come quella che può bilanciare e soverchiare il vantaggio del numero».

La conclusione è che in ogni caso le nostre forze navali devono, da sole, essere sufficienti per la difesa marittima, quindi vanno commisurate alla resistenza che può presentare la maggiore potenza mediterranea. Niente flotta con compiti limitati alla difesa delle coste: «diremo col Manfredi, qualche volta l'offendere è il miglior modo di difendersi, e con l'ammiraglio Morin, chi para muore [...]. Il nostro campo d'azione è il mare, è al di là del mare. La nostra arma offensiva è la flotta, diremo col Manfredi».

Per questa ambiziosa strategia, che nega recisamente la validità di una difesa marittima limitata alla difesa delle coste come quella di D.B., l'Astuto non indica però la via che consenta di ottenere concretamente gli ingenti mezzi finanziari necessari: questo perché «noi persistiamo nell'idea che non sia il caso di esaminare se si può o non si può avere una simile forza; si deve averla. Si deve averla perché è una necessità, e provvedervi non è un sacrificio, ma un dovere; perché come necessità deve avere la precedenza sulla utilità...».

Nel 1899 il Roncagli affronta il problema della difesa marittima prima di tutto dal punto di vista teorico, facendo esplicito riferimento ai citati articoli di D.B. sulla "Gazzetta del Popolo". Per lui il dominio del mare è una conseguenza del potere marittimo, e "scopo di una nazione marittima deve essere quello di assicurarsi e conservare il dominio del mare, inteso nel senso vasto della espressione". Dopo questa premessa antitetica al punto di partenza di D.B., loda e commenta i suoi articoli sulla "Gazzetta del Popolo", ma pur dichiarandosi esplicitamente d'accordo con lui, in realtà nega la sostanza delle sue tesi. Gli obiettivi indicati da D.B. come assoluti, relativi e complementari – egli afferma – devono essere considerati tutti ad un tempo; comunque "l'Italia correrebbe sopra una china pericolosa se limitasse l'azione della propria Marina militare alla sola funzione difensiva del territorio dello Stato, abbandonando, in caso di conflitto, tutta la massa d'interessi e di doveri sparsi per il mondo; e lasciando il traffico marittimo nazionale perire, costrette le navi mercantili a rimanere chiuse nei porti neutrali per essere malsicuro il mare".

Sempre nel caso dell'Italia, da queste premesse il Roncagli trae la conclusione che «il potere marittimo, nel senso vasto della parola, oggi più che mai è imperiosa

G. Roncagli, Geografia, politica e Marina, «Rivista Marittima» 1899, Vol. II Fasc. IV, pp. 54-66.

necessità, e non lo è meno per l'Italia di quanto nol sia per le altre grandi nazioni marinare»: esattamente l'opposto di quanto sostiene D.B...

In un altro articolo del 1900º il Roncagli intende soprattutto contrastare la tesi tipicamente «continentalista» (forse del colonnello Domenico Guerrini) che quello marittimo è un fronte secondario, perché l'azione risolutiva non verrà mai dal mare. E dopo aver sottolineato – come Callwell – il peso che il dominio del mare esercita sulla sorte dei conflitti, osserva che «in questioni di dominio non può esservi ambiguità, quindi non può esservi eccesso di misura, esagerazione, come è stato pur detto. Il dominio c'è o non c'è; se c'è, non può essere che assoluto; se così non fosse, vorrebbe dire che altri ci sarebbe a parteciparvi, e allora non sarebbe più dominio ma condominio, e la questione si muterebbe in una questione di preponderanza che è ben diversa».

Nel caso specifico del confronto con la Francia, come D.B. il Roncagli ritiene che «la Francia ricorrerà necessariamente alla via del mare, perché le condizioni difensive della nostra frontiera alpina, naturali ed artificiali, la forza numerica del nostro Esercito, il suo armamento ecc., sono tali da costringere le forze francesi a rimanere almeno lungamente sulla frontiera prima di riuscire a infilare una qualunque valle». Cita anche molto favorevolmente D.B. e Il problema marittimo dell'Italia, ma - pur senza contestarne direttamente le idee - non crede affatto alle possibilità di quella «guerra di crociera», che rimane sullo sfondo anche dell'ultima opera di D.B. Infatti, a suo giudizio un'invasione dal mare non sarebbe possibile senza che il nemico si fosse assicurato il dominio del mare assoluto, o almeno un predominio tale da essere certo della vittoria, in caso di attacchi ai convogli di sbarco. Una prospettiva che è già fuori da quella sempre sostenuta da D.B.: né il Roncagli crede che, «come di recente fu scritto sforse da D.B.; certamente dai suoi seguaci - N.d.c.]. poche navi, comandate da ufficiali di cuore, basterebbero a far pentire amaramente il nemico d'aver tentato una spedizione da sbarco, anche se una potente flotta accompagnasse il convoglio. Non vedo come la temporanea missione di guardiana di un convoglio possa condurre una potente flotta, a dover piegare davanti a poche navi. Fate che quelle poche si azzuffino con quelle molte e potenti, e mi direte poi a che giovi il cuore degli ufficiali».

Come D.B., il Roncagli ritiene «un'illusione» la difesa della penisola e delle isole con le sole forze terrestri: ma diversamente da lui, prevede che «con la sola interruzione del traffico marittimo la Francia, molto probabilmente, finirebbe coll'aver ragione dell'Italia». Povera di risorse finanziarie, l'Italia non potrebbe predisporre risorse sufficienti di materie prime, né potrebbe acquistare — a prezzi inevitabilmente molto elevati — le materie prime provenienti da altri Paesi dell'Europa Continentale e da fonti di produzione molto remote: in tal modo, verremmo soffocati dal mare. Le restanti considerazioni del Roncagli mirano a mettere in rilievo la minore vulnerabilità delle coste francesi rispetto alle nostre, e sostanzialmente coincidono con quelle di D.B.; anch'egli ignora le ricadute finanziarie delle sue affermazioni, pur essendo naturalmente d'accordo con D.B. sulla necessità di assegnare maggiori risorse alla Marina. Diversamente da D.B., però, indica come riferimento la parità

⁶ G. Roncagli, *Il dominio del mare dal punto di vista italiano*, «Rivista Marittima» 1900, Vol. IV Fasc. IX, pp. 55-75.

navale con la Francia e si limita a dire che non servono «programmi minimi, artifizi d'usurai», bensì «vedute larghe per iscorgere bene, anche a distanza, le fonti alle quali attingere i mezzi per fare, ché codeste fonti nel paese non sono inaridite; giusta misura finalmente perché siavi dappertutto equilibrio...».

Pur protestando la sua incompetenza in materia tecnica, Camillo Manfroni prende di petto quegli aspetti finanziari che nonostante la loro importanza basilare, sono stati appena sfiorati dall'Astuto e dal Roncagli. In particolare, il suo intervento sembra voler reagire a una convinzione allora assai diffusa nel Parlamento e nel Governo, che cioè data la situazione del bilancio non era possibile aumentare le spese per la Marina, quindi il pur auspicabile sviluppo di quest'ultima doveva essere commisurato alle effettive possibilità finanziarie a breve e medio termine.

Espressione di questi orientamenti è un artico sulla «Nuova Antologia» di fine 1898 a firma di «Un ex-deputato»,7 nel quale si afferma che i bilanci della Marina fino a quel momento non sono stati espressione di insensibilità politica ma »banno sempre rappresentato il massimo di assegnamenti che era sperabile conseguire nelle circostanze politiche e finanziarie in cui venivano presentati; non, però, il massimo a cui avrebbe potuto portarci una linea di condotta più prudente, più curante dell'avvenire, più saggia». Si è fatto ricorso in misura eccessiva al credito; con una politica più prudente il bilancio della Marina non avrebbe raggiunto il massimo nel 1889 per poi diminuire gradatamente, ma sarebbe andato gradualmente crescendo e potrebbe ora aver raggiunto una cifra tale da non destare preoccupazioni in coloro che al momento lamentano l'insufficienza delle risorse. In questa situazione prosegue l'ex deputato – la politica della lesina chiedendo sacrifici a tutti ha creato le premesse per dare una base solida a nuovi aumenti; comunque le risorse sottratte alle nuove costruzioni (solo 19 milioni nel 1897-1898 con il Ministro Brin) non sono mai andate a beneficio dell'erario, ma sono state impiegate per le esigenze connesse con l'entrata in servizio di nuove navi*e per mantenere il più possibile al completo gli equipaggi delle navi in servizio.

L'ex deputato conclude auspicando che si forniscano alla Marina al più presto «i più larghi mezzi possibili». Le assegnazioni però dovranno essere informate «alla più oculata e severa previdenza», in modo da non provocare, in futuro, «una situazione finanziaria falsa e grave come quella che è stata l'unica causa di quelle deficienze nei servizi della Marina a cui ora si vuol rimediare».

Sulla «Rivista Marittima» il Manfroni obietta che se nel periodo nel quale in Parlamento si chiedevano alla Marina le più rigide economie fosse scoppiata la guerra, e se la Marina si fosse dimostrata incapace di sostenere l'urto delle forze nemiche, «quella stessa opinione pubblica, che si rivolgeva contro il Ministro (della Marina) per la sua resistenza alla richiesta di nuove diminuzioni, si sarebbe levata ad accusarlo dei disastri della Patria».

Bisogna anche tenere conto – prosegue il Manfroni – che l'aumento delle spese per la Marina fino al 1890 non deriva solo da un dissennato ricorso all'indebitamento dello Stato, ma è stato imposto dalla difficile situazione internazionale e

⁷ Un ex-Deputato, *Marina e finanza*, "Nuova Antologia" 16 ottobre 1898, Vol. LXXVI I Fasc. 644°, pp. 739-750.

^{*} C. Manfroni, Marina, finanza e politica, «Rivista Marittima» 1898, Vol. IV Fasc. XI, pp. 189-196.

dalla minaccia incombente dal mare. La diminuzione dell'efficienza dellla Marina ba certamente contribuito alla politica estera rinunciataria dell'Italia. Il rapporto tra la politica estera e la Marina (dalla quale dipendono non solo gli interessi, ma la vita della Nazione) è indiscutibile; quindi per il Manfroni i bisogni della Marina non possono essere ridotti a una mera questione di bilancio, come se si trattasse del bilancio dell'agricoltura o della pubblica istruzione.

Pare che l'ex deputato ammetta - prosegue il Manfroni - che la Marina al momento non è in grado di difendere le coste: quindi «la formula delle nostre spese navali, espressa dall'illustre autore con queste parole: il massimo che le nostre condizioni finanziarie ci consentono, dovrebbe essere modificata in quest'altra; il massimo che le nostre condizioni finanziarie ci consentono tenendo conto dei vantaggi che si perderebbero, degli svantaggi e dei pericoli cui andremmo incontro, subordinando la Marina alla finanza [...] Salus patriae suprema lex».

Quest'ultimo concetto è ancora contestato dall'ex-deputato" in una lettera di risposta alla «Rivista Marittima»,9 nella quale ribadisce che la discussione del bilancio della Marina è proprio una questione finanziaria: Marina e Finanza sono due termini strettamente connessi, quindi non si può avere «una forte e solida Marina con una cattiva finanza». È incomprensibile, per l'ex-deputato», l'affermazione del Manfroni che bisogna curare di più la Marina che la finanza; per il futuro, sulla base della passata esperienza «temo il pericolo che, scegliendo male la via per raggiungere la meta alla quale tutti vogliono arrivare, ci avvenga, come già ci è successo in passato, di dover tornare indietro, dopo aver fatto pochi passi avanti».

Sull'opposto versante dei «continentalisti» va anzitutto ricordato l'allora maggiore Domenico Guerrini, fondatore e direttore della «Rivista di Fanteria», che specie nelle annate 1899 e 1900 della sua rivista conduce (unico nell'Esercito) una critica aspra, serrata e approfondita - in chiave storica e insieme attualizzante - alle tesi del Callwell a proposito dei riflessi del dominio del mare sulle operazioni terrestri (Vol. I, Parte III), pur molto favorevolmente accolte nell'Esercito.

La sua visione riduttiva delle effettive ricadute del dominio del mare nelle varie guerre richiederebbe un minuto esame che non è possibile compiere; di esse si è fatta e si farà menzione quando sarà richiesto dall'argomento, e allo scopo di fornire al

lettore il rovescio della medaglia.

Basti qui ricordare che il dichiarato obiettivo del Guerrini è uno solo: dimostrare - et pour cause - l'infondatezza della tesi generale del Callwell che la preponderanza sul mare può compensare l'inferiorità di forze terrestri. A tal fine, il Guerrini fornisce un'interpretazione costantemente «minimalista» – quindi contrapposta a quella del Callwell - degli effetti del dominio del mare in tutte le guerre trattate dallo stesso Callwell. Specie nel caso delle guerre d'indipendenza italiane (Cfr. Vol. I, Parte III cap. II), egli più di quest'ultimo si avvicina alla realtà: ma, in generale, la sua interpretazione - che guarda al presente e all'avvenire, più che al passato - risente di forzature e di limiti opposti a quelli dello stesso Callwell, tendendo sempre e comunque (anche nelle recensioni) a dimostrare che il potere «continentale» è preminente rispetto a quello marittimo, e che l'azione delle

⁹ Un ex-Deputato, Marina, finanza e politica, «Rivista Marittima» 1898, Vol. IV Fasc. XII, pp. 515-523.

flotte avrebbe scarsa influenza sulle operazioni terrestri anche nel caso delle possibili, future guerre italiane.

Il commento più equilibrato a proposito delle opposte tesi del Callwell e del Guerrini ci sembra quello del maggiore Cristoforo Manfredi, il quale sulla Rivista Marittima del 1900 scrive che la questione del dominio del mare e dei suoi effetti sulle operazioni terrestri e sull'esito delle guerre è assai complessa, perché

non può trattarsi genericamente rispetto a tutte le guerre, ma sempre, caso per caso, rispetto a una guerra speciale; perché l'influenza del dominio del mare sulle operazioni in terra varia, dal nulla al tutto, secondo una infinità di circostanze. Sarebbe minima, per esempio, in una guerra tra la Francia e la Germania; sarebbe massima in un conflitto tra la Francia e l'Inghilterra; poco minore, a mio avviso, in uno tra la Francia e l'Italia [...] Applicata alle guerre del passato, è questione di storia militare. L'ha trattata egregiamente il Callwell, cui spetta il merito di averla sollevata; egli sottilizza talvolta per trarre l'acqua al suo molino, ma sottilizzano molto più i suoi critici [forse il Manfredi si riferisce al Guerrini - N.d.c.] per deviarnela. 10

Oltre a recensioni molto critiche – anzi a stroncature – di libri assai lodati da D.B. e dagli scrittori navali (come quello di Pompeo Moderni L'assedio di Roma nella guerra del 19... e di Argus La guerra del 19...)," del Guerrini va ricordata la recensione al libro del tenente colonnello dell'Esercito Cuniberti Marina, Esercito e finanza (1900) nel quale l'autore propone di utilizzare per le spese di potenziamento dell'Esercito e della Marina i circa 50 milioni messi insieme con un prestito promosso da un Consorzio Nazionale, costituito con lo specifico e unico scopo di estinguere il forte debito pubblico italiano.¹²

Osserva il Guerrini che questi fondi non sono dello Stato e non devono né possono essere impiegati per finalità diverse, se pur nobilissime, da quelle per cui sono stati raccolti: «se lo Stato ha, oggi, bisogni urgenti, provveda come può e sa; ma non pensi di poter provvedere mettendo le mani sulla roba altrui». In quanto a Lissa il Guerrini, richiamandosi anche alle affermazioni del Callwell sulla nostra superiorità in fatto di materiale, dissente dall'affermazione del Cuniberti che «dopo il disastro di Lissa, fu generalmente sentita la necessità di avere una flotta forte per numero e qualità di navi». A suo giudizio, invece, «non di navi, che a Lissa avemmo esuberantissime per numero e per qualità, ma bensì di uomini si sentì il bisogno dopo Lissa!».

Per quanto riguarda più nel concreto e più da vicino i contenuti del Problema marittimo dell'Italia, tutti gli esponenti del pensiero «terrestre» dell'epoca pur riconoscendo la necessità di rafforzare la flotta dissentono dalla proposta di D.B. di ridurre il numero dei corpi d'armata in pace. Non fanno eccezione Nicola Marselli e Cristoforo Manfredi, che pure avevano sempre sostenuto la necessità che la flotta fosse messa in condizione di affrontare quella francese (per il Manfredi poi, come si è accennato, il pericolo maggiore veniva dal mare).

¹⁰ C. Manfredi, Da terra e da mare, «Rivista Marittima» 1900, Vol. IV Fasc. XI, p. 222.

¹¹ «Rivista di Fanteria - Anno VII - 1898, pp. 815-834; Anno VIII - 1899, pp. 330-341; Anno IX - 1900, pp. 285-287.

^{12 «}Rivista di Fanteria» Anno IX - 1900, pp. 284-285.

Enrico Barone, allora tenente colonnello di Stato Maggiore, nell'articolo del 1903 Armi e politica¹⁵ contesta il principale asserto di D.B., che cioè sia possibile economizzare parecchie decine di milioni nel bilancio dell'Esercito, senza toccare «la parte viva» dell'Esercito stesso. Non polemizza direttamente con D.B. né con altri esponenti della Marina: ma distingue tra tre diverse correnti di pensiero, quella dei conservatori, quella dei socialisti e quella degli industriali (cioè «dei cantieri navali e dei loro rappresentanti»).

I conservatori per il Barone sono appunto coloro che, con idonee riforme, vorrebbero realizzare consistenti risparmi sul bilancio dell'Esercito senza intaccare la sua capacità operativa. I socialisti vorrebbero risparmiare cinquanta milioni riducendo la forza bilanciata dell'Esercito in tempo di pace e le Armi a cavallo (le più costose). Infine, secondo il Barone la corrente degli industriali «vorrebbe l'aumento della Marina, anche a costo di sconnettere l'Esercito. Ma di questa non ci occuperemo, perché essa esula dalle argomentazioni militari e non rappresenta punto le idee e le aspirazioni dei veri marinari. Non meno di questi ultimi, noi siamo convinti della opportunità di una salda Marina; come, non meno di noi, essi sono convinti che a codesto ideale non si debba punto tendere anche a costo della rovina dell'Esercito. I veri marinari non banno questo di mira: coloro che, palesamente o con abili sottintesi, si fanno campioni di questa tendenza industriale, banno altri scopi sui quali non dobbiamo qui fermarci».

Il Barone afferma che l'Esercito non può essere ridotto per due ragioni essenziali: perché lo richiede la politica estera, e perché lo richiede la politica interna. Una politica estera attiva come quella italiana del momento richiede forti armamenti, quindi non si possono negare i mezzi necessari per sostenerla. In quanto alle Alpi, il loro valore difensivo può giovarci sulla frontiera occidentale con la Francia, ma non dalla parte della Svizzera, e soprattutto dalla parte della frontiera orientale con l'Austria. «Non è nelle ipotesi impossibili» che la Svizzera possa prendere parte attiva a una guerra nell'Europa centrale, e una minaccia avviluppante da quella parte paralizzerebbe il nostro schieramento.

A Oriente «siamo alleati dell'Austria, ma non per questo vorremo certamente commettere l'errore di prepararci un Esercito sufficientemente valido per l'ipotesi di una guerra sul fronte occidentale soltanto; tanto più – e non è un mistero per nessuno – che da lunghi anni la nostra vicina di Oriente, lentamente, ma con grande continuità di pensiero e di mèta, fa quanto le è possibile per prepararsi a ogni evenienza, qualora l'alleanza dovesse interrompersi» [D.B., invece, non riteneva pericolosa e «aperta» la frontiera orientale - N.d.c.].

Il Barone mette poi in rilievo che dal punto di vista della politica interna – lo dimostra la stessa interessata proposta dei socialisti di ridurne la forza di pace – al momento rimane sempre necessario impiegare l'Esercito in ordine pubblico, anche se alcuni militari pensano che a questa esigenza dovrebbero provvedere solo le forze di polizia, e che «se queste non bastano, si aumentino, e si lasci l'Esercito ad attendere alla sua funzione, che è quella esclusiva di prepararsi alla guerra». Non si può perciò ridurre la forza di pace dell'Esercito, visto che, proprio per far fronte a esigenze di ordine pubblico, di recente è stato necessario addirittura richiamare delle classi in congedo.

¹³ E. Barone, Armi e politica, «Nuova Antologia» 1 giugno 1903, Vol. CV Fasc. 755°, pp. 444-453.

Per lui il problema militare è anche una questione di economia e di finanza, ma non è solamente tale. Confronti attendibili con altri Stati raramente sono possibili, perché il bilancio militare di un paese è funzione di parecchie variabili non sempre quantificabili: tutto dipende dai compiti, dalle funzioni che si intende assegnare a una Forza Armata. E la sua conclusione a pro dell'Esercito ricorda quella del Manfroni a pro della Marina: «la facoltà di far valere le proprie ragioni, quando occorra, all'estero; la libertà massima, compatibile col mantenimento dell'ordine all'interno, sono beni che costano. Se il paese non si sente di mantenere il loro costo, lo dica, e rinunzi a quei beni; ma non si illuda di poterli conservare senza i sacrifizi che essi richiedono».

Le considerazioni del Barone provocano la reazione di D.B., che evidentemente intende respingere l'accusa – in verità infondata – di aver abbandonato la linea moderata e di collaborazione con l'Esercito, per sostenere soluzioni che, se vanno a vantaggio della Marina, danneggiano certamente l'Esercito. Recensendo favorevolmente sulla «Rivista Marittima» del gennaio 1904 il libro del tenente di vascello Cesare Santoro Navi o battaglioni? (nel quale si reagisce all'accusa di «industrialismo» lanciata dal Barone), D.B. tiene a ricordare che nel Problema marittimo dell'Italia accanto alla perequazione dei bilanci a favore della Marina, ha parallelamente indicato la necessità di una spesa di ben 300 milioni per l'Esercito (dei quali 50 per fortificazioni e ammodernamento). Ciò dimostra – egli conclude – che nessuno vuole la menomazione dell'efficienza dell'Esercito e che «i veri marinai, come i veri soldati, non fanno dell'inclustrialismo, e quando trattano della perequazione militare non s'ispirano che dalla Patria».

Da ambedue le parti, comunque, la tendenza è verso la radicalizzazione delle posizioni. Coloro che, nell'Esercito, si oppongono in forma più diretta e concreta alle tesi dei «navalisti» e alla riduzione dell'Esercito a pro della Marina sono il generale Goiran e il generale Primerano. Il Goiran nel 1893 pubblica un lungo articolo dal titolo Il rinnovamento militare in Italia¹¹ (citato da D.B. nel Problema marittimo dell'Italia) ove dimostra la possibilità di risparmiare con idonee riforme 10 milioni sul bilancio dell'Esercito, destinandoli alle spese per l'acquisto di nuovi materiali (D.B. però, non cita un secondo articolo del Goiran, Esercito e Marina da guerra, nel quale egli si oppone allo scioglimento di due corpi d'armata per aumentare il bilancio della Marina).¹⁵

Secondo il Goiran, se si riducesse l'Esercito da dodici a dieci corpi d'armata ne verrebbe compromessa la mobilitazione, perché dovendo costituire – in caso di guerra – otto corpi di milizia mobile (cioè composti da richiamati) invece di sei, questi otto corpi risulterebbero più deboli e con meno ufficiali in servizio permanente, mentre quelli già costituiti perderebbero proprio all'atto della guerra un maggior numero di ufficiali e di personale in servizio permanente. D'altro canto, se si volesse mantenere in servizio in numero sufficiente gli ufficiali destinati a costituire gli otto corpi d'armata di richiamati, «non si potrebbe scemare la forza bilanciata né di un uomo, né di un cavallo»; in tal modo l'economia effettivamente realizzata sarebbe irrisoria.

^{11 »}Nuova Antologia» 15 marzo 1893, Vol. XLIV Fasc. VI, pp. 254-283.

^{15 »}Nuova Antologia» 15 maggio 1893, Vol. XLV Fasc. X, pp. 290-300.

Una somma così esigua non consentirebbe perciò di aumentare a sufficienza il bilancio della Marina. Occorrono a quest'ultima almeno 20 o 25 milioni: «e pertanto o si aboliscono due Corpi senza rinforzare i dieci superstiti, oppure se ne aboliscono quattro per averne otto più grossi [come sostiene D.B. - N.d.c.] e così contentare coloro che banno bisogno di vedere in piazza d'armi le compagnie con 120 o 130 uomini, e ricavare i venti o venticinque milioni che occorre dare alla Marina. Senonché, qual generale di cuor leggero oserebbe assumersi la responsabilità della difesa dello Stato con un Esercito così ridotto?». E con il sistema «invalso finora» di ridurre il bilancio militare «ad ogni lieve sbilancio» delle finanze dello Stato, chi ci garantisce che dopo aver ridotto i Corpi d'armata a dieci o otto, «non si cercherebbe poi di spolpar anche questi, e non si tenterebbe magari di ritogliere al bilancio della Marina qualche milioncino?».

Né si deve pensare, secondo il Goiran, che con l'aumento di 20 e 25 milioni per la flotta, il problema della difesa marittima sarebbe risolto: anche in questo caso non si riuscirebbe a eliminare lo squilibrio tra la nostra flotta e quella francese, mentre per la Francia non sarebbe difficile aumentare il suo bilancio anche di più, in modo da conservare e anzi accrescere la sua supremazia. Diminuendo le nostre forze terrestri, non si farebbe che accrescere lo squilibrio che già esiste in questo campo:

io dico inoltre, che due corpi permanenti in più assicurano la difesa del territorio assai meglio che qualche nave in più; la quale potrà bensì servire a prolungare la lotta marittima, ma non ad assicurarci la vittoria finale. Per questo occorrerebbe che fossimo noi ad avere sulla Francia la superiorità di forze. I corpi d'armata invece ci assicurano che noi rigetteremo in mare il nemico, se riuscirà a sbarcare. È cosa evidente infatti, che il mare è campo libero, sul quale la Francia può senza intoppo spiegare e far valere tutta la sua superiorità numerica; mentre per terra, sia per la natura della frontiera alpina, sia per la forza relativamente limitata dei corpi, che possono prendere imbarco, sia per le condizioni in cui devono effettuarsi gli sbarchi, è ben difficile, per non dire impossibile, che le forze francesi riescano ad avere la superiorità numerica su un qualsiasi campo di battaglia – quando, s'intende, non distruggiamo inconsultamente qualcuno dei nostri corpi permanenti.

Il Goiran conclude queste riflessioni, radicalmente diverse da quelle di D.B., con l'auspicio che le nostre forze marittime siano aumentate, perché se ne avvantaggerebbe anche la difesa terrestre: ma deve rimanere ben fermo che

per gli Stati continentali [cioè con estesi confini terrestri - N.d.c.] gli Eserciti sono indiscutibilmente il principale e più valido propugnacolo di difesa territoriale, come pure sono strumento indispensabile per l'effettiva occupazione del suolo; le flotte possono coadiuvare le operazioni offensive e difensive degli eserciti, esse possono portare rapidamente l'offesa a grandi distanze, e sono soprattutto strumenti di espansione nazionale; ma non ci pare che per noi sia ancora giunto il momento storico propizio per aspirare alla grandezza marittima, mentre non abbiamo ancora dato sviluppo completo alle forze terrestri.

Raggiungere contemporaneamente l'obiettivo continentale e quello terrestre secondo il Goiran non è possibile, anche perché – supponendo raggiunta la parità

navale con la Francia – noi ci troveremmo ugualmente in condizioni di grave inferiorità per quanto riguarda la Marina mercantile, indispensabile per fornire a quella militare sia gli equipaggi necessari, sia le navi ausiliarie. La situazione geografica dell'Italia, infatti, è tale che, in caso di guerra, noi non saremo mai in grado di impedire il rimpatrio delle navi e degli equipaggi francesi, mentre da parte francese sarebbe molto più facile ostacolare il ritorno in Mediterraneo delle nostre navi, attraverso i passaggi obbligati di Gibilterra e Suez. Infine, per migliorare l'efficienza dell'Esercito il Goiran propone – come il Cuniberti – un prestito da parte del Consorzio Nazionale al Ministero della guerra di una quarantina di milioni in quattro anni; in ogni caso «non dobbiamo preoccuparci troppo delle attuali angustie finanziarie, ma procurare di porvi riparo con sani provvedimenti economici e con riforme organiche razionali in tutti i rami dell'Amministrazione dello Stato».

Il generale Domenico Primerano, già Capo di Stato Maggiore dell'Esercito dal 1893 al 1896, affronta il problema della difesa nazionale in forma assai più completa degli altri scrittori terrestri, con considerazioni di carattere preminentemente strategico. Fin dalle prime righe del suo articolo Navi e fortezze¹⁶ egli fa ben luce sulla ragione del contendere, tipica non solo del secolo XIX: "dopo la guerra recente tra la China e il Giappone e la più recente tra l'America del Nord e la Spagna, nelle quali l'azione delle marine militari fu preponderante, e di fronte agli incrementi che tutte le Potenze marittime apportano alle flotte rispettive, è sorta anche fra noi una forte preoccupazione per la nostra Marina militare. Gli uni credono che occorra accrescerne la potenzialità, altri a questi incrementi si oppongono, perché avversi ad ogni spesa militare; e ve n'ha pure che vorrebbero si aumentasse la Marina, ma diminuendo le spese per l'Esercito".

Ciò premesso, il Primerano riconosce che «è perfettamente ragionevole e patriottico» chiedere un aumento del bilancio della Marina, ma ciò non può avvenire, a suo giudizio, decurtando di altrettanto il già insufficiente bilancio dell'Esercito e riducendo il numero dei corpi d'armata. Bisogna guardare – egli avverte – non alla sola difesa marittima ma alla difesa dell'intero territorio nazionale; infatti l'Italia non ha solo confini marittimi, ma anche terrestri, lungo la catena delle Alpi che la mette in contatto con potenze militari di prim'ordine e non è affatto (come comunemente si crede) «una frontiera insuperabile o facilmente difendibile con poche forze e con pochi mezzi». Infatti, in più parti il versante rivolto verso di noi è in possesso dello straniero, formando pericolosi cunei nel nostro territorio, e ormai molte comode strade e molte ferrovie attraversano questa catena, quindi vanno meglio difese con moderne (e costose) opere di fortificazione tutte ancora da costruire.

La conclusione del Primerano è che «se Messenia piange, Sparta non ride». Se la difesa marittima è carente, ugualmente carenti sono le nostre difese terrestri e costiere, «giacché non si può concepire un sistema di seria difesa dell'Italia senza la simultanea efficacia delle forze marittime e terrestri, e senza avere almeno sbarrate completamente le porte di casa, e dato valido appoggio alla flotta con piazzeforti marittime che le servano di ricovero, di rifornimento, e di base d'operazioni nei tre mari che ci circondano».

¹⁶ D. Primerano, Navi e fortezze, «Nuova Antologia» 16 dicembre 1898.

Occorrono, dunque, sia una Marina sia un Esercito efficienti; si potrebbero ridurre le forze terrestri solo dopo aver compiuto tutte le necessarie opere di difesa delle frontiere e assicurato alla nostra accresciuta flotta i punti di appoggio, gli arsenali e le basi di operazione dei quali abbisogna per rendere più efficace la sua azione nei tre mari. Ma come accrescere le risorse per la difesa in un Paese con bilancio non florido, che è già il più tassato d'Europa? Per il Primerano l'unico mezzo è un prestito interno per la difesa nazionale, mediante il quale si assicurerebbe la miglior utilizzazione anche delle pur ingenti risorse che il Paese già destina alla Difesa, senza però concedere quanto sarebbe necessario. In tal modo, al momento «si fa opera poco meno che infruttuosa, come infruttuoso, anzi sprecato, è il danaro impiegato a costruire edifizi non abitabili perché incompiuti».

Anche il Manfredi nei due articoli Da terra e da mare¹⁷ (pubblicati dopo Il Problema marittimo dell'Italia) esordisce dichiarandosi, in modo inequivocabile, con-

trario alla riduzione dell'Esercito:

credo l'Esercito appena sufficiente al suo compito, perché la nostra debolezza in mare gli addossa gran parte di quello dell'armata; credo l'armata molto inferiore al proprio; s'intende che mi riferisco soltanto alle forze materiali. Ma da questa condizione di cose non ne deduco che convenga rafforzare l'armata a spese dell'Esercito, anche perché si creerebbe un dualismo, un contrasto d'interessi, una sequela di rancori, che durerebbero chissà quanto, con danno politico e morale incalcolabile. [...] Resti dunque all'Esercito il suo bilancio, ma si riversino su quello dell'armata tutte le economie possibili, e magari il provento di nuovi cespiti. Dirò di più: qualunque modificazione all'ordinamento fondamentale dell'Esercito la crederei dannosa, se fatta a scopo d'economia, insensata se fatta ad altro scopo.

Qui finisce la sua concordanza con il Guerrini, il Goiran e il Primerano, e continua invece la sua discordanza da D.B. (da lui pur definito «maestro e duce di strategia navale»). Dopo aver preso atto delle due correnti d'opinione che dividono gli scrittori navali – coloro che ritengono irrinunciabile contendere al nemico il dominio del mare e coloro che invece (come D.B.) si accontentano della difesa delle coste – il Manfredi osserva causticamente che «se un tempo ciò che dovrebbe fare la nostra flotta in caso di guerra con la Francia, credevano di saperlo gli ufficiali dell'Esercito, oggi pare che non lo sappiano più né quelli dell'Esercito né quelli della Marina».

La sua scelta, comunque, non è dubbia: definisce vaga e indefinita negli scopi e nelle modalità la formula difensiva della guerra di crociera suggerita da D.B., riferendosi in proposito a un discorso parlamentare dell'ammiraglio Morin (al momento Ministro della Marina) nel quale quest'ultimo – diversamente da D.B. – riconosce la necessità che la flotta accetti senz'altro la lotta in mare aperto e sia quindi in grado di contendere al nemico il dominio del mare. Coloro che sostengono una diversa e più prudente strategia, secondo il Morin

pensano che il comandante supremo [della flotta] debba mantenersi in osservazione per spiare un'occasione, che forse non si presenterebbe mai. E questo Fabio del loro cuore dovrebbe seguitare ad osservare anche quando il nemico, scorrendo da

¹⁷ «Rivista Marittima» 1900, Vol. IV Fasc. XI, pp. 215-250 e 1901, Vol. 1 Fasc. I, pp. 81-103.

padrone il mare, predasse le nostre navi mercantili, annientasse il nostro commercio, rendesse impossibili le comunicazioni colle isole, bombardasse gli stabilimenti che abbiamo a portata del suo cannone, taglieggiasse le città marittime, portasse sulle nostre coste lo squallore e la desolazione? E che cosa osserverebbe questo disgraziato, se non la profonda delusione del paese, la vergogna della Marina, il proprio disonore?

La scelta dunque, per il Manfredi, non può essere dubbia. Tant'è vero che egli si ripromette di dimostrare l'esatto opposto di quanto sostengono il Guerrini e il Primerano: «1° il dominio del mare in mano all'Italia renderebbe impossibile alla Francia l'invasione della valle del Po; 2°) Il dominio del mare in mano alla Francia le rende superflua questa invasione».

Infatti "per le strade della riviera [ligure] non passa un gatto se chi ha il dominio del mare non vuole". Con il dominio del mare da parte nostra, pertanto, sarebbe possibile destinare altrove le forze terrestri da impiegare per la difesa della Riviera di Ponente fino a Genova, togliendo al nemico una base di approvvigionamento che gli è indispensabile. Rimarrebbe al nemico la sola via d'invasione delle Alpi: ma, come hanno già dimostrato il Ricci e il Dabormida, in questo caso il nemico avrebbe a disposizione solo cinque strade di limitata potenzialità logistica, con le quali si potrebbe alimentare una forza d'invasione di 250.000-300.000 uomini al massimo, che avrebbe inoltre forti difficoltà a concentrarsi una volta sboccata in piano. A tale forza si potrebbe opporre il nostro Esercito di prima linea (che da solo conterebbe 800.000 uomini e con la milizia mobile, 1.100.000), senza che la sua mobilitazione fosse disturbata dal mare.

Se, invece, il dominio del mare fosse in possesso della Francia, accadrebbe tutto ciò che gli scrittori navali e lo stesso D.B. hanno previsto: il nemico potrebbe sbarcare sulla penisola e in Liguria 300.000 uomini e forse di più, evitando le Alpi e minacciando Roma, Firenze, Genova, Napoli e Palermo, che non sono meno importanti di Torino e Milano. In questo caso, per il Manfredi i romanzi di Argus La guerra del 190... e quello di Pompeo Moderni L'assedio di Roma nel 190... potrebbero divenire realtà. Senza contare che la Francia non avrebbe bisogno di tentare sbarchi: per abbattere l'Italia le basterebbe l'interruzione del commercio e il bombardamento delle coste.

Il Manfredi indica con molta chiarezza qual è la strategia più conveniente, ma non ne esamina i risvolti economici: al contrario, il generale Nicola Marselli nell'articolo del 1892 Questioni Militari¹⁸ (non citato, et pour cause, da D.B.) si occupa essenzialmente della spesa militare. Riconosce necessario riformare l'amministrazione dell'Esercito (pletorica, troppo accentrata e dispersiva come tutte le amministrazioni dello Stato, civili e militari), ma ritiene un errore ridurre i corpi d'armata, il cui numero rispetto alla popolazione al confronto con altri Eserciti non risulta eccessivo, e la cui forza di pace non è molto inferiore a quella dei corpi d'armata di altri eserciti. La loro riduzione comporterebbe un inquadramento peggiore delle unità in caso di guerra, e, in particolare, o una diminuzione di forza complessiva

¹⁸ N. Marselli, *Questioni militari*, «Nuova Antologia» 1 febbraio 1893, Vol. XXXVII Fasc. III, pp. 417-451.

del nostro Esercito o una esuberanza di forza numerica (in rapporto al numero di ufficiali) della fanteria. Essa inoltre comporterebbe una forte riduzione di Quadri, con nocivi riflessi sul morale e sulla carriera dei rimanenti: «adunque né dal punto di vista tecnico né da quello finanziario, la riduzione dei corpi d'armata regge ad un esame imparziale, salvo che non si voglia indebolire l'Esercito. Trovandoci alla presenza di un corpo alquanto debole, si offrono due metodi curativi: l'uno che consiste in un lavoro di graduale ricostituzione generale; l'altro nel recidere un membro, colla speranza di rafforzarne gli altri. La mia logica è col primo metodo, e me la tengo carissima».

A conclusione della panoramica, un breve cenno richiede l'opuscolo di Sylva Viviani Le riforme militari tecniche - La marina¹⁹ che espone il punto di vista socialista sul problema della difesa marittima e della consistenza della flotta, quindi è accesamente contrario sia alle teorie del dominio del mare e della guerra di squadra dei navalisti, sia a tutte le ipotesi di aumento delle spese per la Marina, che a parere del compilatore sono fatte a detrimento delle spese sociali e costringono alla miseria le classi più povere, senza arrecare alcun reale beneficio alla prosperità e sicurezza

del Paese.

Non si tratta di pura propaganda politica o di nebulose tirate antimilitariste: l'opuscolo è compilato da un buon conoscitore delle cose militari, probabilmente da un militare, e cerca di dimostrare che la flotta dovrebbe essere ridotta a 180.000 tonnellate (delle quali 140.000 per dieci navi del nuovo tipo Regina Elena, giudicato il più idoneo alle nostre esigenze, e 40.000 per il resto). In tal modo il bilancio potrebbe essere ridotto a 90 milioni (dei quali il 30% – cioè 27 milioni – per nuove costruzioni e riparazioni); inoltre «la riduzione del bilancio della marina a 90 milioni deve essere fatta con tendenza ad ulteriori riduzioni e con l'obbligo compreso di aumentare i depositi di carbone e le comodità di raddobbo. Dopo di che appunto altre riduzioni sono possibili».

Questa proposta deriva da una serie di considerazioni, che tutte possono essere ricondotte alla critica agli eccessivi armamenti dell'Italia, che ha voluto sia un grosso Esercito che una grande Marina «mentre la Russia, la Germania e l'Austria – Ungheria [l'autore dimentica stranamente la Francia - N.d.c.] si contentavano del

grosso esercito, e l'Inghilterra della potente flotta soltanto».

Riassumiamo la sostanza delle tesi, che intendono opporsi tanto al «militarismo» (e alle guerre coloniali che ne sono stata la più recente espressione) che al «marittimismo» (espressione nuova, coniata per indicare la tendenza a sopravvalutare il ruolo della Marina e l'importanza del dominio del mare, da conquistare con la

guerra di squadra e le grandi navi):

– l'espansione coloniale e la tutela del commercio con i paesi oltremare sostenute dai «marittimisti» per giustificare una grande flotta sono due argomenti privi di validità. L'Italia non ha capitali da esportare, e la nostra emigrazione si dirige in massima parte verso l'America ove le conquiste coloniali non sono più possibili. In Africa, invece, non vi sono più terre veramente alte ad accogliere la nostra emigrazione. Non è più quindi il caso di colonizzare, ma di stabilire proficue relazioni e basi commerciali con tutti:

¹⁹ Milano, Uffici della «Critica sociale» 1902.

- il Belgio, la Svezia, la Norvegia, pur avendo un commercio marittimo superiore al nostro, non banno una flotta militare. La stessa Germania, con una flotta militare molto ridotta, ba raggiunto un commercio marittimo inferiore soltanto a quello inglese e americano [l'autore non prevede lo sviluppo della flotta tedesca, allora già in atto N.d.c.];
- la protezione militare del commercio marittimo era una necessità quando ciascuna nazione tendeva a mantenere il monopolio del commercio con le sue colonie. Al momento invece il commercio si è internazionalizzato; l'Ingbilterra lascia ad altre marine mercantili i 7/12 del traffico con le sue colonie, mentre la Francia e il Belgio, con flotte militari molto minori, accentrano molto più dell'Ingbilterra il traffico con le loro colonie; in conclusione, «il commercio marittimo non segue più alcuna bandiera ma è attratto dall'interesse economico». Statisticamente l'Italia ba 54 tonnellate di flotta militare per ogni 100 di Marina mercantile, contro le 62 della Francia, le 11 della Ingbilterra, le 15 della Germania, le 23 dell'Austria [e la nostra posizione nel Mediterraneo? e la flotta francese? N.d.c.];

– nel Mediterraneo il vero interesse italiano è la tutela delle comunicazioni marittime, non la conquista di altri territori o l'impedire conquiste altrui. Sotto questo profilo, vi è coincidenza tra gli interessi italiani e inglesi in questo mare, nel quale la presenza inglese è per l'Italia la maggior garanzia di libertà dei traffici;

- una forte flotta non è indispensabile né per la difesa delle coste da offese improvvise, né per la difesa dagli sbarchi;
- il bombardamento di sorpresa delle città costiere non è evitabile. Tuttavia esso rimane per il nemico un obiettivo di secondaria importanza rispetto agli obiettivi vitali dai quali dipende l'esito di una guerra, mentre con il progresso tecnico (sottomarini capaci di distruggere le più grosse corazzate, ai quali pensano i francesi) diventa sempre più difficile e pericoloso per chi lo compie;
- a prescindere o meno dall'intervento della flotta, gli sbarchi sono pericolosi più per chi li compie che per noi. I punti della penisola veramente idonei allo sbarco sono pochi, «perché le coste sono troppo aperte, non offrono buoni punti d'appoggio alla flotta, e non presentano obiettivi di valore alle truppe sbarcate, oppure presentano difficoltà di manovra insormontabili»;
- le forze nemiche una volta sbarcate possono essere facilmente neutralizzate dalle nostre truppe mobilitate localmente. Nelle vicinanze dei pochi punti di sbarco obbligatori potranno trovarsi forti nuclei di truppe, da rinforzare al bisogno con altre spostate per ferrovia. Prima di 4 giorni le truppe sbarcate sbarcate non saranno in grado di proseguire in profondità; perciò la difesa avrà tutto il tempo necessario per concentrare le sue forze. È assurdo supporre che il nemico possa gettare 60.000 uomini «sopra un territorio che avrà in pronto 800.000 uomini di truppe di 1º linea, e ba una frontiera da terra che quasi si difende da sé [...] le coste italiane si difendono con le ferrovie»;
- per ragioni logistiche (e qui l'autore fa una lunga analisi dei mezzi di trasporto occorrenti, dei tempi, delle prestazioni che può offrire la marina mercantile francese, ecc.) gli sbarchi francesi non possono avvenire di sorpresa, né superare i 60.000 uomini;
- come dimostra il Dabormida, i temuti sbarchi sulla riviera ligure di Ponente potrebbero essere neutralizzati o arrestati abbastanza facilmente da una difesa che potrebbe disporre subito di 30-35.000 uomini e dopo 48 ore, di 50-55.000;

– il sogno dei «marittimisti» è il dominio del mare, da ottenere con la guerra di squadra. Ciò induce all'imitazione delle soluzioni straniere; in realtà il dominio del mare non arreca alcun concreto vantaggio, mentre per pareggiare la flotta francese occorrerebbe spendere subito 750 milioni, più 300 milioni di bilancio ordinario all'anno:

– contro la Francia bisogna adottare [come sostenuto da D.B. - N.d.c.] la difensiva strategica, la guerra di corsa e la guerra di crociera, evitando la battaglia di squadra anche perché – e qui l'autore cita esplicitamente gli scritti D.B. – la tattica

navale è in piena crisi, fino al punto da escludere prossime soluzioni;

– occorre fissare, con i criteri prima indicati, un preciso organico navale [a que sta ipotesi è al momento contraria la generalità degli scrittori navali - N.d.c.]. Questo provvedimento «sbarazzerà il campo politico e capitalistico mercantile da una questione gonfiata artificiosamente dal gracchiare dei corvi. Ci permetterà una economia di 20 milioni annui, ci risparmierà il pericolo imminente e inevitabile di spese di gran lunga maggiori delle presenti se non si frenano a tempo le fantasie, contro le quali spese il partito nostro si oppone energicamente. E renderà almeno più difficile l'avventurarsi alla battaglia di squadra alla quale non è neppure preparata la mente dei marinai per deficienza quasi completa di sapere tattico».

Non ha bisogno di essere dimostrata la strumentalità delle considerazioni e posizioni di quest'ultimo autore, che trascura la necessità di migliorare almeno il rapporto di forze navali con la Francia, né considera seriamente il rapporto tra Marina e politica estera e le ricadute strategiche della posizione dell'Italia nel Mediterraneo. Va solo qui sottolineato che, dato il forte peso parlamentare della parte politica alla quale queste teorie si ispirano, l'orientamento a contenere le spese militari e per la Marina non può non influenzare l'operato di Governo e Parlamento di allora.

Da queste posizioni estremistiche e da tutte le altre qui considerate, comunque, emerge un primo dato di fatto: che molti lodano le idee espresse da D.B. nel Problema marittimo dell'Italia e tutti saccheggiano parti anche importanti del suo pensiero, ma su ambedue i versanti nessuno (o quasi) sposa per intero i contenuti delle sue proposte. Non fa eccezione nemmeno uno scritto sulla Rivista Marittima del 1900 del colonnello di Stato Maggiore dell'Esercito Fazio, docente all'Accademia navale²⁰, il quale riconosce che il pericolo maggiore viene dal mare e – come D.B. – afferma che l'Esercito, nel suo interesse, deve aiutare «il consolidamento dell'idea marittima», ma non si pronuncia sulla questione-chiave della riduzione dei corpi d'armata e ritiene – diversamente da D.B. – che «dall'Isonzo [cioè dalla frontiera dell'Est con l'Austria - N.d.c.] possono venire le più gravi e intense minacce; qui il confine è assolutamente aperto».

La precedente constatazione porta a far ritenere Il problema marittimo dell'Italia come un originale tentativo – spesso riuscito ancorché non insindacabile – di trovare un equilibrio, una soluzione di compromesso tra le varie correnti di pensiero del momento. L'unico tentativo, forse, che ha carattere veramente organico, che cioè non si limita ad esporre una soluzione strategica e ordinativa puramente di Forza

²⁶ G. Fazio, Funzioni dell'Esercito e dell'Armata nella difesa nazionale, «Rivista Marittima» 1900, Vol. II Fasc. IV, pp. 5-18.

Armata, ma ne ricerca le ragioni di compatibilità con la situazione finanziaria e politico-sociale del Paese – che al momento è quella che è, cioè certamente non favorevole – e con le parallele esigenze dell'altra Forza Armata, valutate in maniera suf-

ficientemente approfondita.

Impresa difficile e ambiziosa, nella quale D.B. parte non dal meglio o da ciò che da un punto di vista strettamente teorico risulterebbe un obiettivo necessario, ma da ciò che, in quella data situazione politica e militare, risulta concretamente possibile. I limiti, gli aspetti meno felici e più soggetti a «diversi pareri» della sua opera, sui quali doverosamente abbiamo richiamato e richiameremo l'attenzione del lettore, derivano appunto da un'impronta tendenzialmente concreta e realistica, che ne costituisce il maggior pregio; il fatto stesso che essa non trova molto successo in ambedue gli schieramenti contrapposti è indice del suo sostanziale equilibrio.

Per il momento ci limitiamo a porre solo due interrogativi: in caso di conflitto con la Triplice, fino a che punto la Francia – tenuto conto delle esigenze in altri teatri d'operazione – avrebbe potuto impiegare contro l'Italia, e in particolare negli sbarchi lungo le coste della penisola, le ingenti forze terrestri e navali ipotizzate da D.B. e da altri? Se la minaccia francese era veramente del tipo e dell'entità descritti da D.B., perché egli non ha sostenuto apertamente che, per aumentare l'efficienza delle forze navali, occorreva proporzionalmente diminuire quella delle forze terrestri? infine, la flotta austriaca e tedesca del 1899 – delle quali D.B. non parla – erano forse un quid trascurabile, da non considerare nel rapporto di forze con la Francia?

La storia non ha consentito di trovare risposte ultimative a siffatti interrogativi, derivanti da una politica e da una strategia che comunque avrebbero imposto alle nostre Forze Armate – caso che purtroppo si sarebbe ripetuto nel XX secolo – un impari conflitto con una Potenza economicamente e militarmente molto più forte. La storia, invece, ammonisce di evitare facili critiche alla difensiva strategica sempre sostenuta da D.B., e alla sua avversione alla «guerra di squadra». Sottolineiamo ancora che, nelle grandi linee, l'effettivo impiego strategico delle nostre forze marittime nei due conflitti mondiali del XX secolo si è certamente avvicinato di più alle idee di D.B. che a quelle dei sostenitori a oltranza dell'impiego offensivo della flotta, della battaglia decisiva tra grandi navi e della lotta per il dominio del mare, rivelatosi ben presto impraticabile dal 1940 in poi.

La lezione del Problema marittimo dell'Italia è una sola: al di là delle teorie, l'impiego delle forze navali di una media potenza mediterranea non può mai prescindere da realistiche valutazioni della situazione geostrategica dell'Italia e del Mediterraneo, delle nostre possibilità economiche e dei rapporti di forze terrestri e navali. Principî solo apparentemente elementari, visto che molto spesso si dimentica che la strategia, figlia della politica, come quest'ultima è arte del possibile e come tale rifugge da certezze immutabili o miti teorici, richiedendo – pena dure disillusio-

ni – un severo equilibrio tra obiettivi e mezzi per conseguirli.

FERRUCCIO BOTTI

CAPITOLO I

CONSIDERAZIONI GENERALI E PRECEDENTI STORICI DEL PROBLEMA ITALIANO DELLA DIFESA MARITTIMA

Questo capitolo riprende, senza differenze di rilievo, l'articolo pubblicato sulla «Gazzetta del Popolo» di Torino il 12 gennaio 1899, con il titolo «Il Problema marittimo».

Nell'ultimo decennio del secolo XIX la stasi delle costruzioni navali ha fatto perdere all'Italia la ragguardevole posizione che aveva conquistato tra le potenze marittime nel periodo dal 1870 al 1890. L'apostolato» (è una parola sua) di D.B. muove da questa amara constatazione, per mettere davanti agli occhi, non solo degli specialisti ma anche della pubblica opinione, i pericoli che derivano da una siffatta diminutio capitis della flotta. Citando l'esempio dell'Inghilterra, egli riafferma che l'Italia deve essere una potenza marittima e che il Governo deve risvegliare la coscienza nazionale, «levando alto lo stendardo del Risorgimento marittimo».

A tal fine, largamente richiamandosi agli studi precedenti e a quelli di autori «terrestri», l'autore si ripromette di trattare il problema marittimo dell'Italia indicando in successione: «1° la graduazione degli obiettivi; 2° i mezzi militari necessari per conseguirli; 3° la correlazione di questi mezzi fra loro e colle funzioni contributive e politiche della Nazione».

Argomenti, dunque, fondamentali in ogni tempo, che tutti però si fondano sulla sensibilità della pubblica opinione ai problemi della Marina. In proposito, è interessante riportare quanto scrive il comandante Guido Po nel 1937 a corredo di questo capitolo: «è storia di ieri eppure quanto mai istruttiva! Sembra quasi impossibile che a distanza di nemmeno un cinquantennio le idee sulla funzione del mare e della flotta fossero ancora così confuse ed arretrate. È interessante constatare che è proprio un generale, nel 1870, a segnalare coraggiosamente la necessità per l'Italia di possedere una Marina adeguata, sia pure come elemento sussidiario per l'esercito. Interessante, anche, rilevare le vicende del nostro sviluppo marittimo. In un primo tempo bisognava vincere l'assenteismo e l'ignoranza: fortunatamente la Marina trovò dei sostenitori così autorevoli, dei dirigenti così capaci che la portarono in primo piano nella vita della Nazione. La Marina crebbe rapidamente in potenza ed in prestigio. Verso il 1890, all'epoca della Lepanto e della Sardegna, la nostra funzione nella Triplice Alleanza venne assai apprezzata specie dalla Germania. La nostra flotta era superata solo da quella inglese, era pari a quella francese e superiore a quelle tedesche, americana, russa, austriaca, giapponese. La Nazione avrebbe dovuto conservare questo primato! Ma non esisteva un opinione pubblica sufficientemente preparata e le finanze dello Stato erano in deficit: così furono applicate falcidie senza pietà al bilancio della Marina. E ne conseguì un repentino arresto nelle costruzioni navali, una diminuita considerazione all'interno,

una perdita di prestigio all'estero. Sorsero allora delle voci coraggiose, fra cui quella del Bonamico, a segnalare il pericolo, a scuotere gli incerti, a premere sui dirigenti. Nel mentre egli auspicava un Governo capace di liberarsi dalle pastoie della piccola politica di corridoio per poter guardare più lontano, ed affrontare il problema del risorgimento marittimo, pensava all'utilità, intanto, di diffondere nel Paese le sue idee, per formare una solida coscienza marinara, la quale senza improvvisazione, senza effimeri entusiasmi, ma con tutta maturità di propositi, fiancheggi l'opera del Governo e partecipi ai grandi problemi della Patria».

(F.B.)

Il problema militare e politico dell'Italia si è grandemente trasformato, se pure non radicalmente mutato, dopo la conquista della indipendenza ed unità nazionale; ma la pubblica opinione ed in grande parte anche quella delle classi e personalità dirigenti lo Stato, vincolata dalla tradizione, dalla inerzia, dai pregiudizii, non si è ancora affermata e consolidata in un sentimento nazionale corrispondente alla nuova situazione della patria.¹

Finché nella coscienza italiana non si sarà affermato il sentimento moderno e non germoglierà l'intuito di quelle verità che sono i cardini della nostra esistenza e del nostro avvenire, vi è assai poca speranza di risolvere convenientemente il problema militare-politico.

Questa condizione di fatto, che si risolve in una perturbazione della coscienza nazionale, fu chiaramente esposta dal Manfredi,² ed era già stata anche prima tratteggiata da altri scrittori militari, onde ci limiteremo ad esporre quelle brevi considerazioni che meglio valgano a dimostrare l'evoluzione del problema militare, riserbandoci di svolgere in un successivo capitolo quelle che riguardano l'evoluzione del problema politico.

La genesi del nostro problema militare risale al 1870, quando, costituita in massima parte l'età nazionale, si trattò di tutelarla con adeguate difese.⁵

La Commissione governativa, composta delle maggiori personalità dell'Esercito e dell'Armata, presentò nel 1871 il suo progetto, il quale riuscì un compromesso fra le idealità del passato e la percezione confusa di un nuovo ideale militare e politico.

Sul progetto della Commissione si aperse in Parlamento una di quelle elevate e sapienti discussioni dalle quali le nuove consuetudini parlamentari ci hanno disabi-

¹ Sono le stesse considerazioni di base dei primi scritti intorno al 1880 (Cfr. Tomo I, Parte I, para. III e VII). Dunque in vent'anni poco è cambiato, nonostante la meritoria opera di D.B. e di tanti altri scrittori terrestri e navali.

² D.B. fa riferimento a C. Manfredi, (maggiore dell'Esercito in congedo), *L'Italia deve essere potenza terrestre o marittima?*, Spezia, Ed. Lega Navale 1894. Il Manfredi conclude il suo saggio affermando che il pericolo maggiore per l'Italia viene dal mare.

^{&#}x27;Nelle pagine seguenti D.B. riepiloga le considerazioni sull'operato della Commissione per la Difesa dello Stato e sulle varie fasi dell'esame del problema difensivo dell'Italia già esposta negli articoli del 1879 e nella *Difesa marittima dell'Italia* del 1881 (Cfr. Tomo I, Parte I, para. III e VII).

tuato, e le relazioni del Bertolè-Viale e del Maldini possono essere studiate anche oggi, con profitto dai cultori del nostro problema difensivo.

La discussione parlamentare era stata preceduta da una vivace polemica militare alla quale parteciparono principalmente l'Araldi, il Ricci, il Veroggio ed i periodici militari, provocando quelle modifiche al progetto della Commissione governativa che la discussione parlamentare sanciva.

Ad onta della elevata sapiente discussione, il problema della nostra difesa non poteva completamente svincolarsi dalle tradizioni del nostro risorgimento nazionale e dai pregiudizii del passato, e benché contro tali tradizioni e pregiudizii avessero levata la voce autorevole il De Amezaga, il Rossi, il Maldini, il Gavotti, il problema della nostra difesa si concretò nei seguente principii fondamentali:

- 1.º L'Italia era vulnerabile solamente dalle Alpi;
- 2.º Il mare costituiva una naturale e valida difesa,
- 3.º I destini dell'Italia potevano solamente risolversi nella valle del Po.

Il mare ricevette quindi dalla Commissione governativa e dal Parlamento il battesimo della inviolabilità, consacrandosi così militarmente la poetica cinta delle Alpi e del mare che i poeti del nostro risorgimento avevano cantato. L'offesa marittima era circoscritta a qualche superficiale attacco costiero ed i più audaci accennavano alla possibilità di uno sbarco lungo la Cornice [cioè lungo la Riviera ligure di Ponente - N.d.c.], con forze così esigue da escludere qualsiasi importanza sulla risoluzione della guerra.

Il solo generale Ricci, al quale balenava fino d'allora l'intuizione del grande compito che spettava all'armata, ammetteva la possibilità di uno sbarco sulle coste peninsulari ed esponeva il seguente principio difensivo:

«Alla flotta le isole e le coste meridionali coll'appoggio fisso delle milizie territoriali e l'eventuale di una parte dell'esercito di prima linea; all'esercito i teatri di guerra nordico e centrale coll'appoggio fisso delle milizie territoriali e l'eventuale flotta».

Questo principio, che oggi parrebbe assai restrittivo, fu giudicato allora non solo rivoluzionario ma quasi sacrilego,⁶ e coloro che comprendono la grande forza d'inerzia dei sistemi e delle tradizioni non si meraviglieranno dei risultati nei quali si concretò, dal 1810 al 1880, il nostro problema militare.

Le condizioni finanziarie dell'Italia, che non erano allora migliori di quanto lo siano oggi, non consentivano l'adozione del progetto della Commissione governati-

[†] D.B. fa qui riferimento ai seguenti studi, già citati in passato: A. Araldi, Bologna e l'Appennino. Stradella e Alessandria (1872); A. Ricci, Appunti sulla difesa d'Italia. La piazza di Piacenza-Stradella, 1872; B. Veroggio, Sulla difesa territoriale dell'Italia, 1872; N.N., Le prossime guerre d'Italia, 1873; A. Moricci, La difesa d'Italia.

³ D.B. a tal proposito cita ancora: C. De Amezaga, Articoli della Nazione 1872-1873. La difesa delle nostre coste, 1873; C. Rossi, Il racconto d'un guardiano di spiaggia, 1872; Maldini (deputato), Relazione sul progetto della Commissione 1873; N. Gavotti, Al mare! al mare! 1873.

⁶ La formula strategica del generale Ricci viene citata anche nella *Difesa marittima dell'Italia* (1881). Essa era, secondo D.B., «restrittiva» nel senso che attribuiva alla flotta un ruolo ancora assai ridotto rispetto a quello che D.B. riteneva possibile. Infatti D.B. sosteneva, fin dal 1879, che la flotta *da sola* era in grado di difendere le coste e le isole, anche se assai inferiore a quella francese. L'aggettivo «quasi sacrilego» si riferisce invece alla forte opposizione incontrata specie nell'ambito dell'Esercito dalle tesi del generale Ricci, che pur sempre assegnavano alla componente navale compiti assai più estesi di quelli inizialmente previsti dalla Commissione per la Difesa dello Stato e tali da richiederne un potenziamento maggiore di quello auspicato dalla Commissione.

va che implicava una spesa di 162 milioni, onde la stessa Commissione formulava un progetto ridotto e la giunta parlamentare riduceva ancora il progetto già ridotto ad una spesa di 60 milioni.

Dopo tre anni di studii, di progetti, di polemiche e di grandi discussioni parlamentari si riusciva quindi a nulla di concreto, onde appariva evidente che il nostro sistema difensivo non poteva, come Minerva, emergere integro ed armato dal cervello parlamentare, ma doveva svilupparsi a dosi omeopatiche.

Ma poiché à quelque chose malheur est bon il lento periodo di gestazione del nostro sistema di difesa escluse la possibilità che si commettessero quegli errori che in fatto di sistemi difensivi, come saggiamente affermava il Ricci, non si correggono

per parecchie generazioni.

Mentre Piacenza, Bologna, Stradella, Genova, l'Appennino, la costiera, Messina, Maddalena, Brindisi, rimanevano quello che erano e lenti procedevano i lavori sulle Alpi, a Vado, alla Spezia lo studio del problema difensivo procedeva rapidamente per opera di una pleiade di scrittori, tutti intenti ad impedire che grandeggiassero quegli errori che avrebbero falsificato interamente il nostro ordinamento difensivo.

Il Marselli, il Corsi, il Sironi, il Goiran, il Perrucchetti, il Da Bormida ed altri minori, dischiudendo più vasti orizzonti, abituarono l'opinione militare ad una ,nuova modalità degli studii geografici e difensivi ed a spogliarsi di quei pregiudizii che ancora ottenebravano la chiara percezione del problema continentale.

Contemporaneamente i pionieri della nostra letteratura militare marittima scendevano in campo a lottare per il trionfo di nuove idee e di nuovi principii, che do-

po la rinnovazione delle flotte, divenivano i cardini della difesa marittima.

Il Lovera, il Vecchi, il Morin, il De Amezaga, il Bonamico, il Cottrau, l'Arminjon, il Saint-Bon, dimostrando la capacità difensiva delle flotte moderne, oppugnavano i concetti fondamentali del proposto sistema difensivo, cercando di insinuare nella coscienza nazionale quel sentimento marittimo che le mancava e soltanto dal quale poteva, sperarsi una adeguata soluzione del problema militare.⁷

I nuovi principii che emersero da questa oppugnazione dei criteri militari che

avevano informato il nostro sistema difensivo furono i seguenti:

1.º Le Alpi, sebbene superabili, possono essere efficacemente sbarrate e costituiscono una possente difesa;

 L'Appennino ligure, benché più facilmente superabile delle Alpi, può essere efficacemente contrastato, indirettamente dal mare e direttamente dalla difesa mobile appoggiata ad opportune opere di fortificazione;

La lunga serie di opere che D.B. qui cita ancora dimostra l'ampiezza della panoramica da lui affrontata, e la sua abitudine - caso unico nella Marina di allora - di confrontarsi continuamente con gli studi pubblicati dai principali autori terrestri: N. Marselli, La guerra e la sua storia - Vol. II, 1875; Corsi, Sommario di storia militare; Sironi, Saggio di geografia strategica; Goiran, Monografie; Da Bormida, La difesa della frontiera occidentale; Perrucchetti, La difesa dello Stato (Cfr. Vol. I, Parte I, para. IX); Tixon, La difesa delle coste; Lovera De Maria, Lezioni alla Scuola di Guerra; V. Vecchi, Sulla strategia navale dell'Italia, 1876; C. Morin, La difesa marittima dell'Italia, 1878; V. Arminjon, Considerazioni sugli studi di strategia marittima, 1881; D. Bonamico, La difesa marittima dell'Italia - Elementi della guerra marittima, 1881; Saint Bon, Discorsi parlamentari; Ricotti, Discorsi parlamentari (1881); P. Cottrau, Abbiamo urgente bisogno di navi. I nostri obiettivi navali. A parecchi di questi studi D.B. fa già riferimento nei suoi primi articoli del 1879-1884.

3.º Il mare consente una grande offensiva, che può costituire per l'Italia una minaccia mortale, assai più immediata e risolutiva di quella che si può esplicare attraverso alle Alpi;

4.º I destini d'Italia possono essere risolti nella valle del Po, nella penisola ed

anche sul mare.

I criteri fondamentali della nostra difesa, nel volgere di un decennio, venivano quindi sovvertiti e la Commissione governativa che dal 1882 al 1885 ricompilò il progetto difensivo sanzionò, in massima, i principii che abbiamo enunciato.

Il nostro ordinamento difensivo, continentale e marittimo, è ancora oggidì, salvo piccole modificazioni, quello che emerse dalla discussione provocata dal progetto governativo del 1873, e che fu concretato in un armonico sistema che corrisponderà ancora per molto tempo alle esigenze della difesa nazionale.

L'affermazione dei criterii direttivi non fu però seguita dalla creazione dei mez-

zi indispensabili alla esplicazione del sistema difensivo.

Se i destini d'Italia potevano essere risolti sul mare, e se la nostra costiera era, come si affermava, suscettibile di offese mortali, che soltanto la flotta poteva impedire, era logico che si dovesse dare a questa flotta l'incremento necessario alla attuazione del suo compito.

L'impulso dato alle costruzioni navali, nel decennio dal 1884 al 1894 corrisponde quindi alla prevalenza dei nuovi principii sugli antichi, ma la Nazione che si era agitata e commossa, per effetto della propaganda marittima, si riassopì facilmente nell'erroneo convincimento che gli scarsi impulsi dati all'armata fossero sufficienti a metterla in grado di soddisfare al suo compito.

Gli entusiasmi per taluni successi d'ingegneria navale, gli encomi che piovevano dall'estero, le cointeressate esaltazioni della stampa nazionale contribuirono a consolidare una fiducia nella potenza della armata che, per la riduzione sempre crescente del bilancio della Marina e per gli incrementi continui dei bilanci stranieri, non era più compatibile colla situazione navale.

Mentre adunque i criteri fondamentali del nostro problema difensivo implicavano uno sviluppo progressivo dell'armata, questo incremento veniva, verso il 1892, repentinamente sospeso, per cause finanziarie e politiche, mentre persisteva nella pubblica opinione il convincimento che gli impulsi dati alla flotta nel decennio precedente servissero a preservarne lungamente la potenza, relativamente alle armate straniere.

Queste illusioni, nelle quali si cullava l'incoscienza nazionale,º minacciavano di compromettere forse irrimediabilmente la costituzione e l'avvenire della Marina, on-

* D.B. si riferisce ai tipi di grandi navi progettati nel periodo, da lui stesso criticati (Cfr. Tomo I, Parte I, para. VI). Probabilmente nella definizione limitativa «successi d'ingegneria navale» (e solo d'ingegneria navale) sopravvive una traccia della vecchia critica di «tecnicismo» teso solo alla ricerca del miglior tipo di nave, trascurando i rimanenti parametri che determinano il miglior tipo di flotta.

⁹ Parlando di «incoscienza nazionale» D.B. assume la veste – non infrequente nei suoi scritti – di fustigatore del costume nazionale. In effetti, vi è uno stretto legame tra tale deteriore costume e la superficialità e il pericoloso ottimismo – tipici non solo di quei tempi – con i quali la pubblica opinione affrontava i problemi navali e militari in genere, indicando alle Forze Armate e quindi alla Marina obiettivi sproporzionati rispetto alle loro effettive possibilità ed esponendosi così a forti disillusioni.

de fino dal 1894 si iniziò quel lavorio degli scrittori marittimi che si andò sempre più accentuando di mano in mano che il pericolo diveniva più incombente, più imperiosa l'urgenza di risoluti provvedimenti.¹⁰

Nel Paese, nella Stampa, nel Parlamento si ripercosse il grido d'allarme degli scrittori marittimi e la Camera affermò più volte la necessità di maggiori stanziamenti per la flotta, ma la persistenza delle crisi economiche e finanziarie, e la malaugurata guerra eritrea, imponendo maggiori economie, rendevano impossibile soddisfare, in adeguata misura, ai bisogni della Marina, e diveniva evidente che persistendo più a lungo in questo sistema di esaurimento navale la potenza relativa della nostra flotta, rispetto a quelle straniere, sarebbe precipitata così in basso da escludere ogni speranza di efficace influenza politica e di un prossimo risorgimento navale.

Mentre infatti tutte le potenze marittime accrescevano progressivamente gli armamenti navali, l'Italia sola fra tutte retrocedeva in modo spaventoso, cosicché mentre l'Inghilterra nell'anno trascorso (1898) varava 153 mila tonnellate di naviglio militare, gli Stati Uniti 56 mila, il Giappone 47 mila, la Russia 29 mila, la Francia 25 mila, l'Italia non ne lanciava in mare che 3 mila, rimanendo così la quattordicesima nell'ordine di produzione del naviglio da guerra.

Benché questo fatto possa considerarsi eccezionale, per la vendita avvenuta di due incrociatori, ciò non pertanto, tenendo conto delle navi attualmente sullo scalo e del tempo impiegabile alla loro costruzione, può ritenersi che la media dei prossimi tre anni non oltrepasserà le 15 mila tonnellate, mentre la Francia oltrepasserà le 60 mila e l'Inghilterra le 120 mila tonnellate annuali di produzione.

非非非

Questa pericolosissima situazione provocava quindi quell'apostolato" degli scrittori marittimi che si accentuava intensamente in questi ultimi anni e che aveva sempre per iscopo:

- 1.º Dissipare una eccessiva e funesta fiducia della Nazione nella potenza armata;
- 2°. Spingere la Nazione e il Parlamento a risoluti provvedimenti, adeguati alla gravità della situazione europea.
- 3.º Insinuare nella coscienza nazionale il sentimento della grande influenza dell'armata sui destini presenti e futuri dell'Italia;
- 4.º Dimostrare come la situazione internazionale per la nuova tendenza alla solidarietà ed alla espansione coloniale, dipenda sempre più dalla influenza del potere marittimo.

¹⁰ Non casualmente, dunque, il 1894 coincide con la ripresa della collaborazione di D.B. alla «Rivista Marittima» (Cfr. Tomo I, Parte I, para. X).

[&]quot;Il termine «apostolato» – che ben si attaglia anche alle opere coeve di Mahan – riassume le finalità ultime dell'opera di D.B. e degli altri scrittori navali italiani del 1894 e 1899, finalità contingenti e pratiche: ammonire il Paese – peraltro afflitto da gravi problemi sociali ed economici – sui gravi pericoli ai quali si espone mantenendo le costruzioni navali ai livelli del momento, prima eloquentemente descritti. Esigenza vitale non solo di allora!

Per effetto di questa propaganda, alla quale contribuirono specialmente il Manfredi, il De Amenzaga, il Morin, il Manfroni, il Limo, il Roncagli, il S. Pierre, ¹² ecc., i principii fondamentali del nostro problema marittimo non venivano già oppugnati, ma si dimostrava invece come a questi principi non si fosse soddisfatto, negando alla Marina quell'incremento continuo che a più riprese il Parlamento aveva platonicamente dichiarato indispensabile alla sicurezza ed alla prosperità nazionale.

Le cause che principalmente ostacolavano il compimento di tante speranze e di tanti propositi erano:

- a) la deficienza del sentimento marittimo;
- b) la perturbazione della coscienza nazionale;
- c) la mancanza di stabilità e di energia del Governo;
- d) la difficile situazione economica e finanziaria;
- e) l'indeterminazione di alcune modalità del problema militare.13

La creazione del sentimento marittimo nazionale non è certo un compito facile e breve, ma quando si considera la grande evoluzione di questo sentimento nel trascorso ventennio, "e se ne paragonano le attuali condizioni a quelle del periodo tra il 1870 ed il 1880 si ha ragione di sperare che il movimento evolutivo vada sempre più accelerandosi, e che ad onta di gravi difficoltà, possa in non lontano avvenire affermarsi il convincimento che l'Italia deve essere potenza marittima.

L'evoluzione è iniziata, il movimento evolutivo si accelera sempre più, ma onde esso corrisponda pienamente alle esigenze della situazione è necessario che le cause determinanti non siano solo intuitive ma coscienti.

L'Italia ha in sufficiente misura l'intuito del suo avvenire e, come bene disse il Manfredi, questo intuito della propria missione è ciò che volgarmente si chiama lo Stellone d'Italia; ma è necessario che questa intuizione vaga, offuscata, diventi chiara, precisa, cosciente e ciò può solo conseguirsi colla continuità, sincerità e chiarezza di quell'apostolato marittimo che ha già compiuto così grandi prodigi.

Quest'apostolato però non potrebbe felicemente esplicarsi se non trovasse facile e rapida presa nella coscienza nazionale.

Finché la coscienza italiana rimarrà eccessivamente perturbata da conflitti intensi e multiformi vi è assai poca speranza che il seme gittato nei solchi germogli rigoglioso.

La consolidazione della coscienza nazionale quando essa è perturbata da gravi conflitti religiosi, politici, sociali, non può conseguirsi che per mezzo di una grande stabilità e vigoria del Governo.

¹² Tra i protagonisti della «propaganda» (termine che, almeno nel significato attuale, non ci sembra molto indovinato) D.B. cita numerosi studi, tutti coevi; Dedalo, L'esercito e l'armata nella difesa nazionale, 1894; C. Manfredi, L'Italia deve essere potenza terrestre o marittima? 1894; C. Amezaga, Il pensiero navale italiano – idee nuove, 1898; C. Morin, Marina e Finanza, 1898; C. Manfroni, Marina, finanza e Politica 1895; D. Bonamico, La situazione militare mediterranea, 1895; G. Limo (Argus), La formula navale. La guerra del 190..., 1898; E. Saint-Pierre, Lezioni alla Scuola di guerra. Articoli sparsi, L. D'Adda, Articoli sparsi.

¹³ Queste cause sono le stesse che D.B. riscontra nei suoi primi articoli del 1878-1879 (Cfr. Tomo I, Parte I, para. III).

¹⁵ Affermazione che non ci sembra in armonia con le precedenti: se le cause (e i risultati) dell'inesatta comprensione delle ricadute del potere marittimo sono rimaste le stesse, come può il sentimento marittimo nazionale aver subito «una grande evoluzione»? È un fatto, però, che la diffusione di tale sentimento marittimo aveva fatto sensibili progressi.

Il compito del Governo e delle classi dirigenti, come abbiamo dimostrato in uno studio recentemente pubblicato¹⁵ è quello di provocare nella coscienza nazionale la preponderanza di quelle obbiettività che sono le risultanti delle più sane ed efficaci energie nazionali. Gli Stati che affastellano le une sopra le altre le obbiettività nazionali, colla speranza, o colla pretesa di conseguirle simultaneamente, non riescono che ad accrescere la perturbazione della coscienza nazionale, rendedela incapace di affermarsi e consolidarsi in una ben determinata obbiettività.

La grande unità della coscienza britannica, derivante dalla solidità del sentimento marittimo non perturbato da dualismo o da conflitti di qualche importanza, costituisce la massima fra le energie morali della Nazione, dalla quale deriva la grande stabilità e vigoria del Governo perfettamente conscio, a qualunque partito appartenga, delle grandi obbiettività nazionali.¹⁶

Fra le molteplici obbiettività che agitano e perturbano la coscienza italiana, quella che emerge dalle più sane e vigorose energie nazionali, e che la Storia addita con maggiore evidenza, è indubbiamente marittima, onde è lecito concludere che al Governo spetta il compito di elevare questa obbiettività alla altezza dei suoi grandi destini.

Noi crediamo di non errare affermando che il Governo il quale sapesse svincolarsi dalle impegolature, levare lo stendardo del risorgimento marittimo troverebbe la Nazione, cui non manca l'intuito del suo avvenire, pronta a seguirlo anche a costo di non piccoli sagrifici.

A questa impresa però sono forse i tempi immaturi, e forse mancano gli uomini capaci di sintetizzare la Nazione, di modo che, per ora, non rimane forse altra via di risorgimento che quella dell'apostolato marittimo onde maturare la coscienza nazionale.

Gli apostoli non mancarono né mancheranno, ma al trionfo della loro missione potrebbe nuocere il troppo zelo, onde ai giovani troppo ardenti missionarii gioverà ricordare che la verità è la luce delle coscienze, e che questa luce deve essere come quella del Sole che rischiara e feconda; e non quella del lampo che abbaglia e distrugge.

Il compito dell'apostolato essendo quello di illuminare la coscienza nazionale, avvivandone la fede marittima, noi crediamo che si debbano escludere quegli artifizi rettorici coi quali si eccita la fantasia, ma non s'illumina la mente, e che riescono quasi sempre a perturbare anziché a consolidare la coscienza nazionale.

Per fare opera seria e duratura, per quanto lo consente la situazione, è quindi necessario determinare con esattezza:

1.º La graduazione degli obbiettivi;

¹⁵ Naturalmente, qui D.B. fa riferimento alle sue affermazioni nel *Potere marittimo* (Cfr. Tomo I, Parte III) secondo le quali il Governo non deve essere semplice e passivo interprete della coscienza nazionale ma promuoverla e indirizzarla verso gli obiettivi più consoni con i veri interessi e le aspirazioni nazionali, anche e soprattutto in campo marittimo.

¹⁶ Si noti, in questa occasione, la concordanza con il Mahan nell'indicare l'azione da sempre svolta dal Governo inglese come il modello più consono alle nuove esigenze marittime dell'Italia, la quale pur deve fare i conti con un contesto geopolitico e geoeconomico assai differente.

- 2.º I mezzi militari necessari per conseguirli;
- 3.º La correlazione di questi mezzi fra loro e colle funzioni contributive e politiche della Nazione.

Alcune questioni, specialmente quelle militari, ebbero già una soluzione conveniente, ma il complesso problema militare, finanziario, e politico non fu ancora completamente risolto, onde noi procureremo di coordinare le singole questioni in modo che, non soltanto gli specialisti, ma anche la pubblica opinione possa rendersi pienamente conscia dell'importante problema.



CAPITOLO II

LA DIFESA MARITTIMA E LA DIFESA DEL TERRITORIO NAZIONALE: INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITÀ E RIPARTIZIONE DEI COMPITI TRA MARINA E ESERCITO

Questo capitolo riporta, ampliati, i contenuti dell'articolo «gli obiettivi maritti-

mi» sulla Gazzetta del Popolo del 13 gennaio 1899.

Esso è stato così commentato dal comandante Guido Po nell'edizione 1937: «il Bonamico, per volgarizzare le sue idee, non fa sfoggio di erudizione, bensì cerca di convincere con ragionamento piano, alla portata di tutti. Egli imposta il problema, designando i compiti principali e secondari che si devono tener presente per assicurare l'esistenza dell'Italia. Nella sua mente, si delinea chiaro il compito che la flotta dovrà innanzi tutto assolvere, e cioè la difesa costiera peninsulare ed insulare. Questo concetto può oggi sembrare quanto mai restrittivo; ma se si guarda al momento in cui fu enunciato, devesi riconoscere la sua arditezza. Allora, l'Italia non era tanto vincolata alle comunicazioni marittime internazionali quanto lo è oggi, sia per la minor densità di popolazione, sia per i bisogni assai limitati della nostra industria ancora bambina. Ma egli presentiva la funzione del potere marittimo quale salvaguardia delle comunicazioni fra i continenti.

«Se nella enunciazione degli obbiettivi relativi che la flotta doveva raggiungere egli considera per prima cosa le minacce territoriali e poi quelle al commercio marittimo, ciò si deve attribuire alle condizioni politiche del momento ed allo sviluppo della tecnica navale di allora, dominata dalla efficienza balistica delle artiglierie

delle grandi navi, a cui si attribuiva un potere invero eccessivo.

"Gli obbiettivi per conseguire una espansione coloniale sono dal Bonamico considerati come complementari. Nella sua mente quadrata, egli giustamente considera che nessuna impresa al di là dei mari debba tentarsi senza un'adeguata preparazione economica, finanziaria e militare. Egli cita il caso del Giappone che in quel tempo, pur avendo raggiunto un grande sviluppo marittimo, si manteneva in una prudente riserva, di fronte al conflitto ispano-americano che pur si svolgeva nelle acque del Pacifico. Il Giappone maturava i suoi piani!

«E, negli anni successivi, ha operato proprio secondo le linee che il Bonamico traccia in questo capitolo. Commisurando la propria espansione al potere marittimo ed ai mezzi economici ed approfittando giudiziosamente di un favorevole momento politico, si è ora lanciato ad una viltoriosa conquista di territori nel continente asia-

tico, destando giustificate apprensioni nelle altre potenze oceaniche».

Oggi (1996) si può osservare che il Comandante Po, evidentemente, non poteva prevedere che questa politica troppo ambiziosa del Giappone gli avrebbe causato lutti e rovine nella seconda guerra mondiale, dimostrando in tal modo che negli anni Trenta l'asserto di D.B. rimaneva pienamente valido, anche per l'Italia.

Sottolineiamo ancora che D.B. esamina gli obiettivi marittimi dell'Italia, distinguendoli in assoluti, dal raggiungimento dei quali dipende l'esistenza nazionale, relativi, derivanti dalla necessità di proteggere taluni importanti interessi nazionali, e complementari, che – come le colonie – riguardano l'espansione e la prosperità nazionale ma sono subordinati al raggiungimento degli altri.

L'indicazione di chiari obiettivi è per lui tanto più necessaria, in quanto «l'Italia si trova purtroppo in uno di questi periodi di perturbazione morale e sociale gravidi di avventure e di disastri». L'obiettivo assoluto coincide, per la flotta, con la difesa della «cornice» (Riviera Ligure di Ponente) e con quella «di tutta la costiera peninsulare e insulare col concorso eventuale delle milizie di 2º linea e quello fisso delle milizie territoriali», mentre all'Esercito competerebbe la difesa delle Alpi (escluso l'Appennino Ligure la cui difesa è appunto assegnata alla flotta). Tra gli obiettivi relativi, D.B. continua a ritenere non prioritaria la difesa del traffico mercantile, mentre il bombardamento delle città indifese potrebbe provocare con i suoi effetti morali la risoluzione dei conflitto. Infine, egli si dimostra deciso anticolonialista, ricordando che prima di pensare all'espansione coloniale, occorre costituire e consolidare il potere militare e marittimo, cioè dare priorità agli obiettivi dai quali dipende l'esistenza della Nazione.

Il clou del capitolo è la dimostrazione che la difesa della Riviera ligure di Ponente da una possibile invasione francese è «la parte più importante del nostro problema continentale, e può essere effettuata solo dalla flotta, così come solo la flotta può assicurare la difesa dell'Italia peninsulare e insulare da possibili sbarchi francesi: si tratta di una tesi assai ambiziosa ma non nuova, perché già tipica dei primi articoli e studi D.B. nel 1879-1881 (Cfr. Vol. I, Parte I). Si noti anche la divergenza delle sue idee da quelle del Mahan, che invece riteneva necessarie delle valide difese costiere indispensabili proprio per consentire alle forze navali di sfruttare appieno le loro precipue doti di mobilità. Il punto di vista di D.B. differisce anche da quello dell'Aube, del Guerrini e del Bernotti (Cfr. Tomo I, parte I, para. IX; R. Bernotti, La difesa costiera, "Rivista Marittima" 1905. Vol. I Fasc. I, pp. 53-54; D. Guerrini, La tesi del Callwell, "Rivista di Fanteria", 1899, pp. 548-563). Tuttavia queste idee di D.B. in merito agli obiettivi «assoluti», non coincidono del tutto con quanto egli scrive sulla «Gazzetta del Popolo» di Torino il 13 gennaio 1899, nell'articolo dal titolo «Gli obiettivi marittimi». Per la difesa della Cornice, infatti, in quest'ultimo caso sembra ritenere necessarie anche le forze terrestri. Vi potrà bastare l'Esercito, afferma, con una rapida mobilitazione, anche se «è certo che la flotta è la più efficace ed economica difesa della Cornice e che per essa soltanto si può avere la certezza di salvaguardare direttamente l'Appennino ligure, indirettamente le Alpi ed escludere ogni possibilità d'invasione della Valle del Po».

In definitiva, D.B. mantiene anche in questo caso la visione riduttiva dell'importanza del traffico mercantile già manifestata in passato, per contro sopravvalutando – non è il solo – i pericoli di offesa dal mare. Superfluo rilevare ancora che queste considerazioni saranno di lì a poco smentite dalla prima guerra mondiale e dalla seconda, nelle quali emerge in modo drammatico e definitivo – anzi risolutivo – la dipendenza dell'Italia dai rifornimenti via mare. Paradossalmente, nella poco lungimirante valutazione dell'importanza del traffico mercantile D.B. manifesta idee analoghe a quelle del Guerrini, direttore della «Rivista di Fanteria», il quale nel 1898 criticando aspramente l'opera del Limo (ARGUS) La guerra del 19..., contesta – tra l'altro – la tesi di quest'ultimo (confermata dagli eventi della prima guerra mon-

diale) che senza il dominio del mare non ci sarebbe giunto dall'estero il carbone necessario per la mobilitazione e per il rifornimento guerra durante - a mezzo ferrovia - delle forze terrestri combattenti. Secondo il Guerrini per i trasporti di mobilitazione occorrono pochi treni, mentre per rifornire un corpo d'armata al fronte basta mezzo treno al giorno (forse egli pensa solo alle vettovaglie...). In ogni caso, a suo giudizio gli approvvigionamenti di carbone potranno giungere anche via terra. mentre il carbone potrà essere comprato in Germania, Austria o Turchia e fatto giungere via terra... Altra previsione, questa, smentita dalla seconda guerra mondiale, nella quale i rifornimenti via terra e per ferrovia dal continente europeo – pur dominato dall'Asse - sono risultati sempre più costosi e più rari e scarsi... Siffatte argomentazioni dimostrano quanto si è lontani, all'inizio del secolo, dalla realtà logistica della futura guerra europea, nella quale non solo carbone e vettovaglie, ma materie prime, semilavorati in acciaio, petrolio e materiali vari potranno giungere in Italia - sia pure al prezzo di gravi perdite di naviglio mercantile - unicamente dal mare, spostando l'asse strategico della guerra non sul Carso, sul Paese o nell'Adriatico, ma nell'Atlantico e nelle vie di comunicazioni marittime da Gibilterra e Suez al Mar Tirreno (sul problema globale dei rifornimenti nella prima e seconda guerra mondiale Cfr. F. Botti, La logistica dell'Esercito Italiano, Roma, SME - Uf. Storico 1991-1995, Vol. II e IV).

Un capitolo, dunque, assai breve, ma ricco di spunti e connessioni perché incide su una materia molto controversa che da sempre – nelle grandi linee – è sullo

sfondo del problema militare italiano.

(F.B.)

La soluzione del problema marittimo esige anzitutto, come precedentemente accennammo, una chiara ed esatta graduazione degli obbiettivi, ossia dei bisogni cui importa soddisfare onde stabilire se, ed in quale misura, la capacità militare e quella economica consentano di conseguirli .

Il problema nazionale ha una grande analogia con quello che ogni capo di famiglia deve risolvere onde stabilire se le sue aspirazioni ed i suoi bisogni siano in armo-

nia colla sua situazione finanziaria.

Lo scopo nostro essendo quello di fare una propaganda nazionale, e non già di risolvere tecnicamente delle questioni, così ci gioveremo dell'analogia sopraccennata, onde il nostro pensiero possa essere più facilmente assimilato dalla pubblica opinione.

Di questa similitudine ci scusiamo col lettore, che la trovasse troppo infantile, ricordando che il Saint Bon, in uno studio che potremmo chiamare classico, non rifuggì dal paragonare la nave ad un cubo onde offrire *una immagine perfettamente esatta ed intelligibile a tutti* dello spostamento o tonnellaggio navale.

Per «spostamento» al tempo si intendeva l'attuale dislocamento.

^{&#}x27;Cfr. S. De Saint Bon, *La questione delle navi*, Torino, Loescher 1881. In essa il Saint Bon espone la filosofia delle grandi navi tipo *Duilio* e *Lepanto*.

Le nazioni come le famiglie hanno necessità di vario ordine che riguardano l'esistenza, la dignità, la prosperità alle quali si provvede successivamente, ed in vario modo, col migliorare della situazione finanziaria.

Ogni famiglia, saggiamente regolata, provvede ai bisogni che riguardano la preservazione della esistenza non solo col reddito ma anche col capitale, se necessario, e non diversamente dovrebbero provvedere le nazioni con tutti quei sagrifici, anche

di dignità, che possono salvaguardare l'onore.

Alla dignità ed al decoro le famiglie provvedono dopo di avere assicurata l'esistenza, sagrificando per l'educazione dei figli e le esigenze della posizione e degli affari, anche parte del capitale, provvedendo contemporaneamente alle massime economie onde evitare situazioni peggioranti, e noi crediamo che non diversamente debba regolarsi una Nazione in tutto ciò che riguarda la sua dignità internazionale.

Le necessità che riguardano il miglioramento della posizione sociale, la prosperità della famiglia, sono meno imperiose di quelle che riguardano l'esistenza ed il decoro e perciò le nazioni, come le famiglie, debbono subordinare quelle a queste, provvedendo ai miglioramenti in quella misura che le esuberanze del reddito, e gli

incrementi del capitale consentono.

I tempi moderni pare che abbiano sovvertito, tanto nelle nazioni come nelle famiglie, anche i più elementari criteri di amministrazione domestica e politica, ma con quel residuo di buon senso che forse rigermoglierà, ogni cittadino potrà formarsi un concetto semplice e chiaro dei sacrifizi più o meno urgenti che la situazione politica e militare impone, quando egli conosca la relativa importanza dei bisogni che da questa situazione derivano.

Il problema, del quale noi ci occupiamo, esige quindi che siano determinati con semplicità e chiarezza gli obbiettivi marittimi che debbono successivamente conseguirsi, affinché il contribuente possa rendersi ragione e rassegnarsi ai sacrifici che la situazione gli impone, onde evitare funeste conseguenze che sempre derivano dalla impreveggenza o dalla colpevole procrastinazione dei più imperiosi provvedimenti.

Gli obbiettivi marittimi nazionali, in analogia di quanto esponemmo, possono essere classificati in assoluti, relativi, complementari a seconda che riguardano l'esi-

stenza, la dignità, la prosperità della Nazione.

È evidente che questa classifica implica una graduale importanza e che perciò la Nazione, la quale deve provvedere alle più imperiose necessità della esistenza, non dovrà troppo illudersi in obbiettività di decoro e di prosperità, le quali dovranno essere escluse finché non si sia compiuto il primo stadio, poiché l'avventurarsi in imprese di esteriorità e di espansione quando non si è nemmeno in grado di salvaguardare la propria esistenza è altrettanto pericoloso quanto ridicolo.

Il sistema di mettere il carro innanzi ai buoi è di grande attualità, ed il bisogno di dare continuo spettacolo di scandali e di lordure è divenuto morboso, tanto nelle famiglie che nelle nazioni, ma se la ciarlataneria ha il suo quarto d'ora di successo,

essa ha quasi sempre anche quello del redde rationem.

L'Italia si trova purtroppo in uno di questi periodi di perturbazione morale e sociale gravidi di avventure e di disastri, onde è indispensabile evitare ogni causa di maggiore ottenebrazione della sua coscienza, cercando di mettere bene in evidenza gli obbiettivi che essa deve e può conseguire.

* * *

Gli obbiettivi *assoluti* derivano, come dicemmo, dalla necessità di salvaguardare l'esistenza nazionale.

La difesa contro quelle invasioni che potessero menomare l'integrità territoriale ed esercitare una influenza risolutiva sulla guerra costituisce quindi obbiettività assoluta, alle quali ogni Nazione deve provvedere coi mezzi proprii, indipendentemente da eventuali solidarietà politiche, a costo di qualunque sacrificio.

La Nazione che non è arbitra dei propri destini, perché non ha i mezzi di tutelare la propria esistenza contro le più probabili offese, potrà bensì vegetare, equilibrandosi fra le rivalità e le sospettosità europee, ma non potrà mai considerarsi indipendente e dovrà rassegnarsi a raccogliere, tutto al più, le briciole della mensa internazionale.²

Libera, indipendente, ed arbitra dei proprii destini considerasi solamente quella Nazione che è capace da sola, escludendo le coalizioni, di salvaguardare la propria esistenza.

Le solidarietà politiche possono fino ad un certo punto equilibrare i mezzi risolutivi, e consentire alle nazioni solidali quella indipendenza internazionale che singolarmente non avrebbero; ma l'influenza relativa è sempre commisurata dalla relativa capacità di tutelare la nazionale esistenza.

Talune nazioni figurano o possono figurare nelle solidarietà come lo *sbirro a* goffo o come i cavoli a merenda.³

Poche nazioni si possono considerare arbitre dei loro destini in modo assoluto, ma la relatività è appunto determinata dal grado di capacità o di possibilità futura alla tutela della nazionale esistenza.

L'Italia ha forse più di qualche altra nazione europea, di lei più possente, la possibilità di risolvere da sola il problema della propria esistenza, ma per ora le manca completamente la capacità di risolverlo, e se questa mancanza menoma grandemente la sua influenza, quella possibilità ha pure sempre un grande valore nella bilancia europea ed è a questa più che a quella che l'Italia deve ancora quei residuo di considerazione che le permette di atteggiarsi a grande potenza.

La possibilità, non la capacità, di risolvere in avvenire coi proprii mezzi il problema della esistenza, costituisce la base della presente influenza italiana, ma quando l'Italia continuasse a dimostrarsi incapace di tradurre in atto questa possibilità, anche i nostri alleati avrebbero ragione di esclamare: quousque tandem abutere, Italia, patientae nostrae; poiché coll'esercito e coll'armata, nelle presenti condizioni, non rappresentiamo che una utilità molto problematica in qualsiasi situazione europea.⁵

² Affermazione pienamente valida anche oggi.

³ Anche questo assioma oggi se mai è ancor più valido, perché indica l'unico mezzo per far sentire il proprio peso nelle alleanze. Per «solidarietà» (al plurale) l'autore intende, appunto, le alleanze.

^{&#}x27;Se si pone mente alla situazione economica, sociale e finanziaria dell'Italia del periodo, v'è molto da dubitare che essa al momento potesse fare da sola. Se così fosse stato, per quale ragione essa dovrebbe aver contratto – proprio con la Triplice fortemente sostenuta da D.B. – un'alleanza con l'Austria-Ungheria, suo nemico tradizionale, dalla quale la divideva quel problema delle terre irredente che covava sotto la cenere?

⁵ Ciò significa: siamo consumatori e non produttori di sicurezza, quindi nelle alleanze europee siamo più un peso che un utile. Da notare che, secondo D.B., questo riguarda anche le forze terrestri.

Finché non avremo saldamente impostati nell'ordinamento militare e nella coscienza nazionale i cardini della nostra esistenza, che sono determinati dagli obbiettivi assoluti, non potremo godere sicurezza, influenza, prosperità.

Gli obbiettivi assoluti essendo i cardini del nostro avvenire, bisogna che siano buoni, saldamente cementati, e che perciò possano davvero ed in modo completo

risolvere il problema della nostra esistenza.

Fino ad ora l'Italia non seppe né forgiare i cardini né preparare la forza, quantunque non mancassero né le buone intenzioni né i buoni consigli, ma può essere che continuando a tirare il mantice si riesca ad avvivare il braciere, a forgiare i cardini ed anche ad impostarli come si deve nella coscienza nazionale.

Quali son questi cardini?

Il continentale ed il marittimo.

Da quale materia sono costituiti?

Dall'esercito e dall'armata.

Quali di questi due è il principale?

Sono entrambi egualmente importanti.

Non potrebbe la forza dell'uno supplire alla debolezza dell'altro?

La forza di ciascuno deve essere proporzionata al suo compito, senza di che non si fa opera buona e duratura.⁶

Quali sono i compiti dell'esercito e dell'armata?

È quello che andiamo ad esaminare e stabilire colla massima precisione.

L'esistenza nazionale non può essere menomata nella sua integrità che da invasioni ed occupazioni continentali o marittime.

Quelle continentali non si possono esplicare che attraverso alle Alpi od indiret-

tamente attraverso all'Appennino ligure.

La linea della Cornice [cioè della Riviera Ligure di Ponente - N.d.c.] collegandosi direttamente col territorio della Francia, non può essere esclusa in modo assoluto da quelle per le quali può esplicarsi l'invasione continentale.

La storia delle guerre di Roma contro le Gallie, della Spagna contro l'Austria e la Francia dominanti in Italia, e quella delle guerre della Repubblica e dell'Impero affer-

mano la grande importanza militare della linea della Cornice.

Questa importanza però dipende quasi interamente dal dominio del mare e dalla capacità difensiva delle flotte.

Durante il periodo remico e quello velico, per l'insufficienza difensiva delle flotte, la linea della Cornice poteva essere utilizzata, in modo relativo se non assoluto,

⁶ Per definire una equa ripartizione delle risorse tra Esercito e Marina, bisogna dunque partire – secondo D.B. – dalle concrete funzioni che ciascuna forza armata deve concretamente svolgere: impostazione assai attuale. Al tempo stesso, la sua affermazione che «esercito e armata sono egualmente importanti» differenzia il suo approccio da quello di molti altri scrittori militari – coevi e non – secondo i quali la Marina è più importante dell'Esercito, o viceversa. Su questo specifico aspetto, l'opinione di D.B. è assai simile a quella espressa nello stesso periodo dal Guerrini nella sua critica all'opera di Callwell e alla *Guerra del 19...* (invece grandemente lodate da D.B.). Secondo il Guerrini, se è vero che a nulla varrebbe essere vittoriosi in campo terrestre, quando poi si è sconfitti sul mare, è vero anche il contrario. Perciò «si ha sempre torto di orientare tutte le nostre discussioni in materia, verso la stella polare delle Alpi che si difendono dal mare, o verso la Croce del Nord del mare che si domina dalle Alpi; la verità è che bisogna difendersi da una parte e dall'altra» (D. Guerrini, Recensione e critica a *La Guerra del 19...*, «Rivista di Fanteria» 1898, pp. 774-775 e 815-834).

come linea d'invasione continentale anche quando la flotta nemica potesse esercitare un preponderante dominio sul mare.

Le armate navali del passato, a remo ed a vela, erano elementi militari principalmente offensivi, la cui insufficienza difensiva derivava dall'imperfetto dominio costiero e dal più imperfetto condominio territoriale e marittimo ad onta di un assoluto dominio del mare.

Questa condizione di cose è interamente cessata colla introduzione del vapore, ma i sistemi, le tradizioni, le teoriche dei periodi precedenti hanno sopravissuto ed ancora annebbiano e perturbano il problema militare.

Da venti anni combattiamo per la verità contro i pregiudizi, e nella *Difesa Marittima dell'Italia*, negli *Studi di geografia militare*, nelle *Considerazioni sulle grandi manovre navali* abbiamo cercato di concretare il problema della difesa della Cornice e nella sua indole reale, positiva e moderna, onde sottrarlo alle erronee e funeste soluzioni che lo riguardano.

La difesa della Cornice costituisce la parte più importante del nostro problema continentale, nella ipotesi di un conflitto colla Francia, poiché l'Appennino ligure presenta caratteri di resistenza assai inferiori a quelli delle Alpi occidentali.⁷

È quindi di capitale importanza risolvere, secondo verità e natura, questa parte del problema.

La soluzione che finirà per imporsi, ma che è tuttavia ignorata o repulsa, è quella che si concreta nei principii seguenti:

1.º L'armata è quanto l'esercito un fattore difensivo;

- 2.º L'Appennino ligure, da Ventimiglia a Genova, può essere salvaguardato dall'armata;
- 3.º Il compito dell'armata è quello di dominare, con sufficiente efficienza, la linea della Cornice;
- 4.º Il dominio può considerarsi sufficiente quando il nemico non possa utilizzare con sicurezza la riviera ligure come linea e come base d'operazione.*

Questo compito dell'armata non è troppo difficile, tenendo conto delle condizioni logistiche, topografiche ed idrografiche della riviera ligure, specialmente in rapporto alla entità degli eserciti ed alle esigenze di una colossale base marittima, onde concludiamo che il problema della nostra difesa occidentale non sarà economicamente e tecnicamente risolto finché non si assegnerà all'armata il compito e la forza di dominare la Cornice e salvaguardare l'Appennino.

Posto in questi termini veri e naturali il problema difensivo occidentale, ne risulta che il compito dell'esercito è esclusivamente quello della difesa delle Alpi e della frontiera orientale contro le invasioni continentali.

⁷ Come lo stesso D.B. ricorda, le considerazioni sull'importanza della linea della Cornice (cioè della Riviera di Ponente) e sulla necessità di contrastarne la prevedibile conquista iniziale da parte del nemico (la Francia) non sono nuove e già si trovano negli articoli e nelle opere del 1880-1884. Nuova è, invece, l'affermazione che «la difesa della Cornice costituisce la parte più importante del nostro problema continentale»: ne consegue un maggiore impegno della flotta anche in questo settore. Nel 1880, invece, D.B. definiva lo sbarco francese sulla Riviera Ligure di Ponente come «diversivo» rispetto allo sforzo principale attraverso le Alpi (Cfr. Tomo I, Parte I, para. VI).

⁸ Se è così, il termine «dominio» è improprio. Impedire al nemico di «utilizzare con sicurezza» come base e linea d'operazione la Riviera di Ponente, significa infatti dare per scontato lo sbarco e limitarsi solo a disturbare e ostacolare l'alimentazione delle forze sbarcate.

Finché l'armata non sarà in grado di dominare la Cornice e salvaguardare l'Appennino, spetterà anche all'esercito la loro difesa, ma non dobbiamo dimenticare che se questo può essere un compito provvisorio non può essere considerato una necessità del nostro sistema difensivo.

Le grandi invasioni marittime che possono compromettere la nostra esistenza sono:

- 1.º Invasione marittima, con base d'operazione sulla costiera del Tirreno;º
- 2.º Invasione marittima adriatica:
- 3.º Invasione delle isole Sicilia e Sardegna.

Non intendiamo determinare l'importanza relativa di queste offese, già classificate in uno studio precedente: importa solo affermare che queste invasioni non possono essere efficacemente ed economicamente contrastate che dalla flotta.

Tutti gli espedienti escogitati per supplire alla flotta non conseguono lo scopo, e servono solo a falsificare il nostro problema difensivo ed a ritardarne e comprometterne la naturale soluzione.

L'illusione di salvaguardare con reparti dell'esercito attivo la penisola e le isole dalle invasioni marittime, se non è ancora completamente svanita nella opinione pubblica militare, essa è però in via di dissoluzione, come dimostrano gli scritti più recenti di autorevoli personalità militari.

La cooperazione dell'esercito attivo [nella difesa della penisola e delle isole] può essere considerata come una dolorosa conseguenza degli errori e dei pregiudizi del passato, ma non un principio fondamentale del nostro problema difensivo.

Questo principio non implica certo l'opportunità e la necessità di sgombrare la penisola da ogni reparto dell'esercito attivo finché la flotta non sarà in grado di impedire le grandi invasioni marittime, ma esso sancisce invece la necessità di mettere l'armata nelle condizioni di salvaguardare la penisola e le isole da invasioni che possono menomare l'esistenza e l'integrità nazionale.

La penisola italiana può essere salvaguardata dal potere navale in modo assai più efficiente e sicuro di quanto l'Inghilterra, a parità di altre condizioni, potrebbe salvaguardare la sua costiera, poiché l'estrema vicinanza di questa a quella della Francia, dell'Olanda e della Germania può consentire rapidità, intensità e successività d'invasioni alle quali la costiera italiana può considerarsi in grande parte sottratta.¹⁰

Se i criteri che prevalsero in Italia avessero prevalso in Inghilterra, essa non sarebbe oggi la dominatrice dei mari e dovrebbe avere un esercito assai più grande di quello che essa, per ragioni di politica mondiale e non per assolute esigenze difensive, mantiene."

[°] È questo il tema delle grandi manovre navali del 1894, assai criticato da D.B. nel suo commento sulla «Rivista Marittima» (Tomo I, Parte I, para. X) proprio perché dà per scontata la conquista da parte nemica della «Cornice».

¹⁰ La storia e la geografia rendono almeno discutibili le tesi di D.B. sulla maggiore facilità, rispetto all'Inghilterra, di difendere l'Italia dalle invasioni marittime con il solo potere navale. Fatto salvo il valore determinante del rapporto di forze navali (o aeronavali), la conformazione geografica dell'Inghilterra restringe assai di più di quella dell'Italia (in pratica, alla Manica) l'area che potrebbe essere interessata dagli sbarchi, facilitandone sia la difesa marittima che quella terrestre.

¹¹ Ma l'Inghilterra non ha confini terrestri!

Se l'Italia dovrà divenire una grande potenza marittima essa non può persistere in quei principii che falsano il nostro problema difensivo ed ostruiscono le grandi vie della sua futura prosperità.

Gli obbiettivi assoluti, che riguardano l'esistenza nazionale, sono quindi con-

densati nei seguenti principii:

 1.º All'esercito la difesa delle Alpi e l'eventuale concorso a quella dell'Appennino ligure;

2.º Alla flotta la difesa di tutta la costiera peninsulare ed insulare col concorso eventuale delle milizie di 2.ª linea e quello fisso delle milizie territoriali.¹²

Finché la flotta non sarà in grado di soddisfare a questa obbiettività assoluta sarà necessario ricorrere a quei ripieghi temporanei che possono rappezzare, ma non mai costituire, il nostro naturale ordinamento difensivo.

Questa grande obbiettività può essere rapidamente e con tenui sagrifizi conseguita, onde è lecito sperare nel trionfo di quella verità che è salvezza e prosperità dell'Italia.

* * *

Le obbiettività *relative* sono quelle che, come fu detto, non derivano da imprescindibili esigenze della nostra esistenza nazionale, ma bensì dalla convenienza di salvaguardare la dignità ed il decoro tutelando la maggiore quantità di interessi troppo esposti alla offensiva nemica, preservando così, non solo l'esistenza ma anche, come volgarmente suole dirsi, la borsa.

Quando la borsa è molto grossa e molto minacciata dalle cupidità del nemico, le obbiettività relative possono assumere una grande importanza, benché tra la borsa e la vita ci corra sempre una capitale differenza.

L'entità degli interessi e la loro vulnerabilità è variabilissima da nazione a nazione, e perciò se il problema della esistenza è egualmente importante per tutte, quello della borsa presenta dissomiglianze grandissime.

Vi sono casi in cui l'obbiettività relativa assume una importanza poco inferiore a quella della obbiettività assoluta.

L'esistenza della Inghilterra è talmente vincolata alla sicurezza delle sue grandi linee di navigazione, ed in ispecial modo a quella transatlantica, che l'incolumità di queste linee è una questione di vitalità nazionale. Benché coi monti frumentari ed altri provvedimenti l'Inghilterra possa in parte escludere le conseguenze della paralizzazione delle sue principali linee commerciali, ciò non pertanto queste conseguenze potrebbero sempre risolversi in un grande disastro.

¹² La formulazione iniziale degli «obiettivi assoluti» nel citato articolo del 13 gennaio sulla «Gazzetta del Popolo» è sensibilmente diversa e sembra accentuare il ruolo esclusivo della flotta: «all'esercito spetta la difesa delle Alpi e il concorso a quella dell'Appennino, alla flotta spetta la difesa contro tutte le invasioni marittime». In ambedue i casi gli obiettivi «assoluti» assegnano alle forze navali un ruolo assai maggiore di quello che aveva previsto il Ricci (Cfr. Tomo I, Parte I, para. VII). L'Esercito non difenderebbe tutta la cintura delle Alpi ma escluderebbe l'Appennino Ligure, difeso principalmente dalla flotta. Per di più non difenderebbe l'Italia Centrale, la cui difesa – insieme con quella della penisola e delle isole – competerebbe alla flotta, senza intervento dell'Esercito di 1º linea ma avvalendosi solo «del concorso eventuale delle milizie di 2º linea e di quello fisso delle milizie territoriali».

Ciò che per tutte le altre nazioni, non esclusa la Francia, non rappresenterebbe che un danno più o meno grave, costituirebbe invece per l'Inghilterra una questione vitale, mentre molte altre offese insignificanti per essa possono costituire minaccie gravissime per altre nazioni.

La graduazione delle offese relative è quindi un problema che deve essere risol-

to caso per caso a seconda delle speciali condizioni degli Stati.

Per l'Italia potrebbe stabilirsi la seguente classifica:

1.º Bombardamento delle grandi città indifese;

- 2°. Distruzione delle linee ferroviarie e delle grandi industrie scaglionate lungo la costiera;
 - 3.º Attacco ed espugnazione delle piazze da guerra;

4°. Distruzione o paralizzazione del commercio.

La distruzione del commercio, data la scarsa importanza di colonie o mercati soggetti a protezionismo italiano, si riduce a limitata menomazione del naviglio mercantile ed ai danni indiretti che ne risentirebbero temporaneamente molte nostre industrie, ma queste menomazioni e questi danni non potrebbero mai costituire un pericolo della nostra esistenza e, quando fossero adottati provvedimenti riguardanti il carbone, il frumento e le stazioni di rifugio per il naviglio incapace di rappresentare una qualsiasi utilità militare, le conseguenze della guerra non sarebbero, per tale riguardo, troppo deleterie.

L'espugnazione delle piazze da guerra rappresenta già un'offesa relativa di qualche importanza, quando essa potesse influire, come nel caso di Spezia o Venezia,

sulle grandi operazioni continentali, oppure sulla difesa mobile della flotta.

Le ultime guerre hanno però dimostrato che l'espugnazione di una piazza marittima decentemente armata e difesa, è un compito lungo, difficile, pericoloso, quando non sia conseguita di sorpresa, onde concludiamo che, senza escludere la gravità dell'offesa, le condizioni delle nostre principali piazze marittime sono tali da poterle salvaguardare lungamente contro attacchi navali di grande intensità.

Finché alla flotta rimangono i mezzi di persistere nel suo compito difensivo, anche l'espugnazione della Spezia o di Venezia non rappresenterebbero ancora minaccie capaci di mettere in pericolo, sia contro la Francia sia contro l'Austria, la nostra esistenza, onde noi crediamo di non errare classificando questa obbiettività dopo quelle che

riguardano la distruzione costiera ed il bombardamento delle città indifese.

La distruzione delle ferrovie e delle industrie scaglionate lungo la costa costituisce già una grave minaccia per l'influenza che può esercitare sulla mobilitazione, e sulla capacità di persistere colle riserve materiali nel conflitto.

Quando però si consideri che il problema della nostra mobilitazione non esclude soluzioni migliori dell'attuale e che anche l'ubicazione delle grandi industrie di costruzione potrà in avvenire essere trasferita in località maggiormente protette, può concludersi che queste offese costiere, quantunque gravi, possono essere rese meno minacciose da provvedimenti futuri ed in ogni caso non costituiscono, o non dovrebbero costituire, una minaccia vitale e risolutiva del conflitto.

Il bombardamento delle città indifese costituisce per l'Italia una offesa che, date le condizioni della coscienza nazionale, potrebbe gravemente compromettere la situazione militare e provocare la risoluzione del conflitto.

Questo criterio fondamentale lo avevamo chiaramente espresso nella nostra Difesa marittima dell'Italia, e l'anonimo autore dell'artistico epistolario La guerra del 190... lo ha splendidamente episodiato, come gli scrittori navali della *jeune école*, ripudiando l'*ancienne école*, lo hanno politicamente e militarmente sancito.

Nessun dubbio adunque che il bombardamento costituisca una minaccia che possa, moralmente, fare precipitare la soluzione del conflitto e che perciò la difesa contro il bombardamento costituisca una obbiettività relativa quasi altrettanto importante come quelle assolute.¹³

Tutte queste obbiettività relative che abbiamo enumerato non possono essere conseguite che dalla flotta. Essa rappresenta quindi nel sistema difensivo dell'Italia il fattore insulare, peninsulare, costiero ed indirettamente, nel caso di conflitto franco-italico, anche il fattore continentale, poiché rende inefficace l'offensiva attraverso alle Alpi occidentali salvaguardando l'Appennino.

* * *

Le obbiettività *complementari* sono quelle che riguardano l'espansione e la prosperità nazionale, onde potrebbero anche definirsi offensive, poiché la situazione mondiale non consente espansività importante e duratura senza conflitto.

L'indole di questi conflitti può essere, qualche volta, esclusivamente economica e commerciale, ma essa presuppone sempre una tutorietà militare, morale se non materiale.

Il conseguimento delle obbiettività complementari implica sempre una adeguata preparazione economica, finanziaria e militare.

Quando il potere militare, territoriale e marittimo, è insufficiente al compito difensivo nazionale, non è certamente opportuno affidargli un compito offensivo a meno che le solidarietà internazionali, sempre instabili, non valgano a guarantire l'integrità e l'esistenza della Nazione.

Lo Stato che si avventura ad imprese di possesso o coloniali, prima di aver salvaguardata la propria esistenza, non può vivere che una vita perturbata e patemica, poiché ad ogni complicazione internazionale può tenere dietro un grave pericolo.¹¹

¹³ Suscitando proteste nell'ambito della stessa Marina, D.B. nel 1880 aveva sostenuto (Cfr. Tomo I Parte I, para. V) che la flotta non doveva contrastare il bombardamento da parte del nemico delle città costiere indifese, ma limitarsi a ostacolare gli sbarchi. Opponendosi al bombardamento, infatti, sarebbe stata costretta ad accettare una battaglia che data la sua inferiorità avrebbe perduto. Con queste affermazioni del 1899 – che peraltro per il momento non giustifica appieno – D.B. mostra di aver cambiato idea, assegnando la priorità assoluta alla necessità di contrastare il bombardamento.

L'importanza persino eccessiva attribuita alla minaccia dei bombardamenti dal mare non è tipica di D.B., ma percorre tutta la letteratura navale di fine secolo, dando vita a numerose opere degli scrittori navali e a polemiche con gli scrittori terrestri. La tematica degli effetti morali decisivi del bombardamento di città indifese sarà poi assunta in toto dai fautori del bombardamento aereo, a cominciare da Douhet (Cfr. F. Botti, I riflessi strategici della guerra totale – navi e mezzi aerei nel bombardamento contro le città, «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare» n. 1-2/1989).

[&]quot;Con queste parole D.B. prende le distanze dalla vocazione coloniale dell'Italia, della quale molti allora parlano anche per sostenere la necessità di sviluppare il potere marittimo. In tal modo, egli diverge radicalmente da Camillo Manfroni (Cfr. *Le colonie e l'avvenire d'Italia*, «Rivista Marittima» 1901, Vol. I Fasc. II, pp. 313-327) e dal Mahan, che nella *Influenza del potere marittimo sulla storia* (Cfr. Tomo I, Parte III) indica nelle colonie una delle componenti indispensabili del potere marittimo. Invece il giudizio di D.B. sulle colonie ha delle analogie con quello del Guerrini, secondo il quale il dominio del mare (e, a maggior ragione, il possesso di colonie) aumenta e non diminuisce la domanda di forze terrestri: quindi esso «è utile, anzi necessario, a coloro che hanno vitalità esuberanti da espandere fuori: battaglioni nel tempo di guerra, prodotti industriali nel tempo di pace. Ma chi vuol acquistare il dominio del mare prima di averne il bisogno che adesso ho detto, mette il carro davanti ai buoi...» (D. Guerrini, *La tesi del Callwell* (XI) «Rivista di Fanteria» 1900 - Anno IX, p. 783).

Il dominio coloniale fu sempre una conseguenza di un periodo di preponderanza militare od almeno di una situazione che garantiva l'integrità dello Stato.

Quando questa guarantigia venne meno, per qualsiasi ragione, i possessi coloniali furono menomati o perduti come lo dimostra la Storia di tutti i tempi e di tutte le nazioni.

Le solidarietà, le alleanze temporanee non costituirono mai una guarantigia sufficiente a giustificare le iniziative coloniali, a base di sovranità o di protettorato, e non è da credersi che le alleanze moderne si possano dimostrare più efficaci delle antiche e che la situazione internazionale, come vedremo, sia oggi più propizia alle nazioni deboli di quanto lo fosse nei secoli scorsi.

L'unica guarantigia efficiente è il potere militare, continentale o marittimo, e la Nazione che non lo ha costituito e consolidato non è prudente né saggia impegnandosi in imprese coloniali, a meno che essa non sia risoluta a creare nel più breve tempo un potere militare sufficiente a salvaguardare, almeno, l'esistenza nazionale.¹⁵

La creazione di questo potere può essere lunga e difficile onde la prudenza e la

serietà sono le forze che preparano le vie della prosperità.

Il Giappone ha offerto in questi ultimi anni un esempio di virilità che dovrebbe

essere meditato da molte nazioni europee.

Dopo i grandi e meritati successi, per non dire trionfi, del 1894-95, il Giappone, con una popolazione assai superiore a quella dell'Italia, con una organizzazione di Stato militarmente vigorosa, con una flotta che può fin d'ora considerarsi tra le prime del mondo, con un esercito vittorioso, potente ed esuberante, se non superfluo, alla difesa, con una dinastia energica e circondata dal prestigio antico, dalla gloria recente, dall'affetto e devozione del popolo... il Giappone, dico, si è mantenuto in una prudente riserva durante il conflitto ispano-americano, che pure lo riguardava abbastanza, e non ha ancora assunto una iniziativa risoluta nella questione orientale.¹⁶

Noi crediamo che la condotta del Giappone sia anche più saggia ed ammirevole di quella della Germania, poiché il potere militare di questa, tutto considerato, non

rappresenta nella bilancia internazionale il potere militare di quella.

Il Giappone è quasi invulnerabile nella sua esistenza, certamente assai più dell'Inghilterra, mentre la Germania potrebbe non esserlo; i loro poteri navali si equilibrano, ma il potere continentale di questa è meno disponibile di quello rapidamente crescente del Giappone in caso di conflitti coloniali.

Queste considerazioni tendono a dimostrare:

1.º La necessità di assicurare l'esistenza prima di impegnarsi in imprese espansive;

2°. L'insufficiente garanzia derivante dalla solidarietà e dalla variabile situazione internazionale:

3.º La necessità di preparare i mezzi espansivi, economici e finanziarii, e soprattutto il potere militare.

¹⁵ Altra affermazione riferita alla situazione dell'Italia a fine secolo XIX. Da notare che, tre anni prima, le aspirazioni coloniali dell'Italia in Eritrea avevano ricevuto un duro colpo con la sconfitta di Adua (1º marzo 1896).

¹⁶ L'esempio del Giappone e della sua saggia e prudente politica sarebbe stato molto utile anche per l'Italia nel 1937, quando viene ristampato Il problema marittimo dell'Italia. Ma proprio in quegli anni anche il Giappone stava abbandonando l'antica prudenza... Con i risultati tragici che la seconda guerra mondiale ha messo bene in luce.

Il metodo di preparazione lo abbiamo indicato esponendo la teorica del potere marittimo, onde possiamo concludere che le obbiettività complementari non debbono anteporsi a quelle assolute e nemmeno a quelle relative, a meno di eccezionali situazioni, derivanti dalla speciale indole del problema marittimo.

Le tre categorie di obbiettività possono quindi classificarsi per importanza nel-

l'ordine seguente:

1.º Obbiettività assolute, riguardanti le invasioni continentali e marittime;

Obbiettività relative, riguardanti specialmente il bombardamento e la distruzione costiera;

3.º Obbiettività complementari riguardanti specialmente le imprese coloniali.

Queste tre classi di obbiettività implicano un graduale incremento del potere marittimo, onde la Nazione che non è in grado, o non sa, o non vuole sottostare ai sagrifici che impone la prima non può illudersi di potere conseguire, con risultati duraturi, le altre.

L'entità del potere marittimo necessario al conseguimento di questi obbiettivi varia da Nazione a Nazione, e noi procureremo di determinarlo per l'Italia colla massima esattezza possibile.



CAPITOLO III

QUANTITÀ E REQUISITI DELLE FORZE NAVALI NECESSARIE: PROPORZIONI DA RAGGIUNGERE RISPETTO ALLA FLOTTA FRANCESE

Questo capitolo riprende l'articolo «La flotta necessaria» pubblicato sulla «Gazzetta del Popolo» del 15 gennaio 1899. D.B. non fa che ribadire e – in taluni punti – meglio definire le idee da lui precedentemente espresse su tre argomenti essenziali:

– quantità e qualità del naviglio occorrente all'Italia per far fronte almeno agli obiettivi assoluti e relativi. In tutti i casi, non si tratta di contendere al nemico il dominio del mare ma di difendere le coste:

– non convenienza di perseguire obiettivi coloniali, se prima non si è raggiunta la possibilità di salvaguardare la propria esistenza consolidando la difesa del Paese;

– anche limitando i compiti a tale difesa, comunque è necessario un forte incremento della consistenza della flotta, fino a raggiungere almeno la metà di

quella francese.

Nella ristampa 1937, quando la conquista dell'Etiopia è stata appena ultimata e i rapporti tradizionalmente di amicizia con l'Ingbilterra si vanno incrinando, il Comandante Po annota: «l'entità della flotta necessaria all'Italia, è determinata dal Bonamico avendo sempre davanti agli occhi la minaccia della Francia. È superfluo ricordare che l'eventualità di un conflitto con la vicina repubblica interessò gli Stati Maggiori dei due Paesi per oltre un cinquantennio. Vi furono momenti di tensione e persino di alleanza con la Francia. Nel 1898, il Bonamico, date le nostre scarse possibilità finanziarie, si augurava per la nostra flotta una potenza almeno pari alla metà di quella francese: quel limite di potenza ci avrebbe permesso di difendere la nostra costa e nello stesso tempo di sostenere il blocco mediante il quale la flotta avversaria avrebbe cercato di paralizzare il nostro commercio.

«Come si vede, un programma del piede di casa. In quel tempo, bisognava concentrare tutte le nostre forze per la protezione metropolitana: quindi, per il Bonami-co, niente imprese coloniali, finché non si fossero raggiunti gli indispensabili incrementi nel potere navale. Ma per tenere degnamente la nostra posizione nel Mediterraneo, non poteva bastare una potenza navale pari alla metà di quella francese: il Bonamico stesso, quando tratta delle alleanze, considera necessaria una potenza

pari a tre quarti di quella francese.

"Intanto, gli avvenimenti internazionali mediterranei, nei primi anni del secolo XX, si incaricano di dimostrare la importanza relativa delle flotte. Le vicende ed i mutamenti territoriali nei Balcani ed in Asia minore obbligano le nostre navi ad accorrere per la protezione dei nostri connazionali, dei nostri interessi, del nostro prestigio. Affiorano le mire delle varie potenze del Mediterraneo e gli Italiani devono dolorosamente constatare che, per ottenere un posticino al sole nel mare che una volta era chiamato nostrum, non bastano le alleanze, ma occorrono basi navali

oltre che una potente flotta. La guerra italo-turca e poi quella mondiale dimostrano che le nostre apprensioni sulle tendenze delle varie potenze mediterranee, erano più giustificate: basti per tutte ricordare che più recentemente le prerogative navali che il Patto di Londra ci riconosceva, ci vennero di fatto subdolamente contese per tutto il corso della guerra. E peggio ancora ci capitò nel dopoguerra, perché la struttura politica e navale del trattato di pace, risultò quanto mai pregiudizievole agli interessi marittimi dell'Italia. Gli ex alleati ci considerarono alla stregua dei nemici [...] Dal 1922 in poi, la Marina italiana si è quasi completamente rinnovata. È in tutte le conferenze internazionali, l'Italia ha potuto far udire la sua voce autorevole. La diplomazia italiana è lineare ed aperta. Essa reclama per l'Italia il suo posto nel Mediterraneo ed è consapevole che questo posto noi non possiamo conseguirlo se si accetta una formula di inferiorità o di subordinazione ad altre potenze. L'Italia non persegue insani propositi aggressivi a danno di altre nazioni civili, ma non può tollerare l'ingiusto trattamento del passato. L'Italia non intende mettersi in una gara di armamenti navali: 'bensì riduzione a quel minimo che garantisca la sicurezza nazionale'. La formula qualunque cifra anche la più bassa purché non superata da alcuna altra potenza continentale europea, accoglie ed esprime compiutamente i principî sanciti dal Patto della Società delle Nazioni.

"Ora che l'Italia è impegnata nel conflitto etiopico, misura tutta l'importanza del fattore marittimo, la dislocazione nel Mediterraneo di buona parte della flotta Inglese, e la collaborazione da questa sollecitata alle altre potenze marittime del Mediterraneo, è una prova del peso che i paesi sanzionisti attribuiscono alla nostra Marina la quale, anche senza assumere dislocazioni speciali, esercita una funzione

valorizzatrice della nostra situazione mediterranea».

In questo commento il Po non considera che la realistica prospettiva di D.B. è in tutti i casi quella di una flotta inferiore al più probabile avversario, la quale quindi non può e non deve contendergli il dominio del mare imperniando la sua azione sulle corazzate. Né egli sembra dar peso al fatto che D.B. consiglia di muoversi con molta prudenza sul terreno delle conquiste coloniali, anche una volta raggiunta (cosa che è quanto mai difficile per l'Italia) la possibilità di salvaguardare «gli obiettivi assoluti».

Come già in precedenza, D.B. ha una visione molto riduttiva dell'importanza del traffico mercantile, ritenendo che esso possa essere «un elemento di prosperità» solo per le nazioni (non è il caso dell'Italia di allora) che posseggono colonie; gli sfugge completamente, perciò, sia che l'Italia stava avviandosi a diventare un paese industriale con crescenti esigenze di trasporti marittimi, sia che già allora era in atto quella che oggi chiamiamo «mondializzazione degli scambi».

Fenomeni che invece non sfuggono a un autore coevo già qui ricordato, il maggiore Cristoforo Manfredi, che sulla «Rivista Marittima» del 1901 (Gli scambi via mare, Vol. III Fasc. I) esprime idee opposte rispetto a quelle di D.B. e ancor oggi valide,

giungendo alle seguenti conclusioni:

– più che dall'aumento della produzione agricola, i nuovi mezzi di sussistenza in Italia sono dovuti all'industria, i cui prodotti dipendono dall'interscambio;

- ormai il grosso degli scambi si fa per via mare;

– grazie al nuovi mezzi di comunicazione e locomozione, «ormai tutta la terra è un mercato», e la produzione di ogni paese è orientata non su quello che gli abbisogna, ma su quanto chiede tale mercato internazionale;

– l'Italia importa in quantità enormi due materie prime di prima necessità, il grano (730.000 tonnellate nel 1900) e il carbone (quasi tutto dall'Inghilterra). Ambedue queste materie prime vengono dal mare;

– se le fosse impedito di importare via mare queste due materie prime che servono rispettivamente per alimentare gli stomaci e le macchine, l'Italia si troverebbe in

gravi difficoltà;

- di conseguenza, le occorre una flotta in grado non solo di difendere le coste,

ma anche di mantenere sempre aperte le vie di comunicazione.

Il Manfredi considera le colonie come utili canali d'espansione economica, ma non le ritiene certo l'unica ragione che richiede una forte Marina da guerra, e anzi ammette che talune colonie (come, del resto, sono sempre state quelle italiane) «rappresentano soltanto speranze più o meno fondate e passività più o meno gravose, dove vivono soltanto gli immigrati che vi mantiene il governo». Nello scritto del Manfredi è totalmente superato il vecchio concetto – tipico del periodo velico – di Marina mercantile vista anzitutto come indispensabile serbatoio di marinai per quella militare.

A parte la tesi – infondata – sulla scarsa importanza del traffico mercantile, le riflessioni di D.B. in questo capitolo esprimono orientamenti antitetici a quelli della politica militare italiana degli anni Trenta e – al tempo stesso – non di rado attuali, perché in senso generale configurano le esigenze minime di sicurezza e difesa di una media potenza mediterranea, che non vuole né può contrastare il dominio del Mediterraneo da parte delle potenze maggiori ma deve tuttavia salvaguardare la

sua autonomia e assicurarsi voce in capitolo nel consesso internazionale.

(F.B.)

La entità ed i caratteri delle flotte dipendono anzitutto dagli obbiettivi che le nazioni debbono conseguire.

Questi obbiettivi preponderanti possono variare da Nazione a Nazione, onde è indispensabile stabilire quali siano le caratteristiche navali corrispondenti ad ogni speciale obbiettivo.

La disconoscenza di questo grande principio della guerra marittima ha reso possibile, nello scorso decennio, la violenta polemica sulle *Grandi navi*, che appassionò

l'Italia, che nulla concluse e che non è ancora esaurita.

In quella polemica non si affermarono mai i nuovi principii strategici della guerra marittima, che pure erano già stati esposti, se non ancora teorizzati, e prevalsero sempre invece i criteri tattici, predominanti tuttavia, per tradizione e per sistema, anche nella mente dei più colti scrittori navali.¹

¹ Con queste poche parole D.B. riassume, senza mutare alcunché, la sostanza della polemica contro la formula delle grandi navi dei suoi primi articoli (Tomo I, Parte I, para. VI). Accennando genericamente a «principî strategici» già esposti D.B. si riferisce evidentemente ai suoi, che però non vanno considerati come tali, ma solo come criteri strategici e costruttivi da adottare da parte della nostra Marina – più debole – nel caso specifico di una guerra navale con la Francia: quindi, nulla di teorico e di sempre valido, chiunque sia ad applicarli.

La discussione navale che da circa un decennio si agita in Francia fra la *jeune et la vieille école* presenta una grande analogia con quella cui precedentemente accennammo.

I discepoli dell'ammiraglio Aube propugnano un sistema di costruzioni navali che corrisponda principalmente all'obbiettivo della guerra contro l'Inghilterra al modo istesso come in Italia si dovevano propugnare navi che soddisfacessero all'obbiettivo della lotta contro la Francia.

La distruzione del commercio inglese e perciò l'esercizio della corsa e della guerra strategica è l'obbiettivo della *jeune école*, come la difesa contro le invasioni marittime doveva essere l'obbiettivo dei novatori italiani.

Per i francesi la guerra di crociera e di corsa rappresenta la migliore difesa contro il maggiore pericolo, al modo istesso, come la vulnerazione dei convogli da sbarco e delle basi d'operazioni marittime rappresenta la più efficace difesa contro la più grave minaccia che possa colpire l'Italia.²

La mancanza di una chiara, precisa, indiscussa preponderanza dell'obbiettivo strategico principale su quelli secondari non consentì all'Italia né consente alla Francia una perfetta soluzione del problema navale.

Se però la varietà degli obbiettivi marittimi, difensivi ed offensivi, che ugualmente interessano la Francia complica enormemente il suo problema navale e ne rende difficile la soluzione, queste complicazioni e queste difficoltà non esistono per l'Italia, poiché le sue obbiettività difensive non possono essere prese in considerazione finché non siasi conseguita almeno la più importante obbiettività difensiva.

L'integrità nazionale della Francia, escludendo le colonie ed i possessi, non può più essere menomata dalla offensiva britannica, e perciò non esiste per la Francia, come purtroppo esiste per l'Italia, un problema di esistenza.

La distruzione del commercio inglese rappresenta bensì per la Francia una obbiettività importante, ma non rappresenterà mai una obbiettività assoluta, ciò che costituisce una differenza enorme fra il problema navale francese e quello italiano.

Se gli obbiettivi marittimi della Francia sono difficilmente classificabili e rendono complicata la soluzione del suo problema navale, quelli dell'Italia sono, come vedemmo, determinatissimi, poiché dove esiste una questione di esistenza, di così grande importanza come quella delle invasioni marittime, non ve ne debbono coesistere altre.³

Questa breve disgressione tendeva a dimostrare che la *questione delle navi* deve essere una questione di obbiettivi, e che quando questa questione di obbiettività è subordinata a questioni tattiche o tecniche, anche se avvalorate dalla Storia, non si rie-

² Per guerra di crociera (Cfr. Tomo I, Parte I, Nota 24) si intende l'attacco al traffico mercantile nemico e ai suoi convogli da sbarco, condotto da incrociatori e navi ausiliarie militari; per guerra di corsa, l'attacco al traffico mercantile nemico condotto da navi mercantili armate da privati, il cui comandante è munito di licenza regia per distinguerlo dai pirati.

³ Questa volta D.B. ben riassume le molte analogie tra le tesi della *Jeune École* e quelle della corrente d'idee da lui capeggiata, tutte discendenti dal principio elementare che è inutile e dannoso contendere il dominio del mare a un avversario che in tutti i casi rimarrebbe molto più forte, e che quindi è meglio contrastare – ricercando idonee forme di lotta – l'esercizio e lo sfruttamento di tale dominio, rendendolo il più possibile privo di pratiche ricadute. Le differenze nascono, ovviamente, dalla diversa collocazione geopolitica e geostrategica delle due Nazioni, dalla loro diversa potenzialità economica e dalla diversa indole dei loro abitanti. D.B. qui conferma, pertanto, che il suo concetto di guerra difensiva non è un'opzione teorica pura ma discende dalla forte sproporzione di forze con la flotta francese.

sce che a complicare e falsificare il problema, rendendone errata ed indeterminata la soluzione, ciò che accadde, ed accadrà forse ancora, in Italia ed in Francia.

Da codesti e da altri errori, di cui se Italia piange Francia non ride, rimase e rimarrà immune l'Inghilterra, ove le obbiettività marittime sono evidenti ed universalmente comprese, e rimarrà forse immune la Germania se persisterà la chiarezza di quell'intuizione marittima di cui, Governo e Nazione hanno già dato prova.

Stabilito adunque che la chiarezza dell'obbiettivo è condizione indispensabile per la soluzione del problema navale e per la determinazione del compito della flotta, ne deriva che l'entità ed i caratteri della armata italiana devono soddisfare anzitutto alla suprema necessità di impedire le invasioni e salvaguardare l'esistenza e l'integrità nazionale.

Quale è la flotta che soddisfa a questo compito?

Non intendiamo certamente di esporre una teoria della guerra marittima moderna; ci limitiamo soltanto ad avvertire che le brevi considerazioni che esporremo sono le sintesi di studii già pubblicati^s e che ebbero da un ventennio una lusinghiera sanzione.

Il problema marittimo gode della speciale proprietà che le offese più vitali per l'Italia sono quelle più facilmente contrastabili.

La difesa contro le grandi invasioni marittime può conseguirsi con maggiore facilità e con minori forze di quelle indispensabili ad impedire i bombardamenti, le distruzioni costiere ecc... la cui importanza è relativamente minore.⁶

Ciò dipende dalla necessità di impiegare un numeroso convoglio per le truppe, di rimanere molte ore e forse qualche giorno esposti ad una pericolosissima sorpresa durante la traversata o sulla spiaggia di sbarco e di avere la base d'operazione marittima sotto una continua minaccia, durante tutto il tempo indispensabile all'esercito sbarcato per costituirsi un'altra base di operazione.

Le offese che più minacciano la nostra esistenza non possono quindi essere compiute dalla flotta militare soltanto, ma esigono il concorso di convogli e la sicurezza della base marittima in proporzioni tanto maggiori quanto più cresce la potenza dell'esercito indispensabile all'efficace conseguimento dell'obbiettivo.

L'entità della flotta necessaria ad impedire efficacemente le invasioni marittime deve dunque essere determinata in relazione al compito che le spetta, il quale non è già quello di dare necessariamente battaglia alla flotta nemica, bloccante o scortante il convoglio, ma bensì di eludere la vigilanza del nemico per sorvegliare la costiera, colpire i convogli durante la traversata o lo sbarco e molestare le linee e le basi di invasione in modo da impedire all'avversario il pieno conseguimento del suo obbiettivo.

¹ Ciò significa che gli indirizzi e i caratteri delle costruzioni navali devono discendere dagli specifici compiti assegnati alla flotta di ciascuna nazione, non da considerazioni tattiche e tecniche polivalenti, generiche e a sé stanti, che tra l'altro non possono tenere conto del contesto geopolitico e geostrategico.

⁵ Qui D.B. cita le sue tre opere *La difesa marittima dell'Italia* (1881), *Studi di geografia militare marittima* (1884) e il *Potere marittimo* (1899). Ennesima conferma della loro importanza e della necessità di conoscerle e prima di affrontare l'esame del *Problema marittimo dell'Italia*.

⁶ Nel precedente Capitolo II (Cfr. Nota 14) D.B. aveva invece affermato che il bombardamento del mare era il maggior pericolo da affrontare, perché poteva avere effetti decisivi sull'esito del conflitto; ora invece sembra tornare alla sua vecchia tesi – sostenuta nel 1880 – che ciò che più importa è contrastare le invasioni del mare. Oltre alla contraddizione, si nota una certa confusione tra ciò che sarebbe necessario e prioritario fare, e ciò che è invece possibile fare con forze molto inferiori.

È una specie di guerriglia, di guerra d'imboscata, la quale ha nulla a che fare colla grande guerra al modo istesso come la guerriglia di montagna ha poco da vedere colle grandi operazioni in pianura.⁷

Quali e quanti saranno, in rapporto a quelle del nemico, le forze necessarie per

attuare, con fondata speranza di successo, questo metodo di guerra marittima?

Il compito della flotta di difesa essendo quello di dovere mantenere una sufficiente vigilanza del mare nelle zone maggiormente minacciate, ne deriva che il numero e la qualità delle navi deve consentire la possibilità di eludere la vigilanza del nemico ed evitare il combattimento tutte le volte che non si avesse ragione di impegnarlo.

È quindi innanzi tutto una questione di velocità, ragione per la quale abbiamo sempre propugnato, fino dal 1881, la necessità che le nostre navi facessero almeno un mezzo miglio di più di quelle presunte nemiche, sagrificando quanto occorre in

potenza offensiva e difensiva per conseguire questo scopo.

Oltre alla velocità occorrerebbe anche il numero per esigenze del servizio di esplorazione, ed è anche necessaria una buona autonomia, in relazione col bacino delle operazioni, per rimanere lungamente in crociera, sfuggire al nemico, ridossarsi ecc. ed occorrerebbero anche altre qualità per persistere lungamente in questo metodo di difesa il quale se non implica la necessità, non esclude la possibilità e l'utilità del combattimento.

A scanso di erronee interpretazioni che si vollero dare a questo metodo di difesa strategica ripeterò, poiché già lo scrissi nel 1881, che dovremo sacrificare molte navi; che non si giunge a grande meta colle lesinature e le perplessità e che questa modalità della guerra è specialmente funzione della velocità, del numero, della capacità nautica, della autonomia, degli armamenti leggieri, delle armi subacque, compreso lo sprone, ecc... ma più di tutto dipenda da una preparata e conveniente organizzazione strategica del teatro di operazione, della flotta e del corpo di stato maggiore navale.

Noi siamo oggi molto lontani da questa preparazione difensiva, specialmente per quanto riguarda la flotta; ma ciò che importa qui stabilire è l'entità delle forze

necessarie e sufficienti al compito difensivo.

Il forzamento del blocco essendo la base di questo sistema di difesa, contro le invasioni marittime, è necessario stabilire quale deve essere il rapporto di potenzialità fra la flotta bloccante e quella bloccata.

Avvertiamo anzitutto che il rimanere, per sistema, bloccati non significa né implica, come a molti piacque affermare, rimanere passivamente in agguato di una occasione propizia che forse non si presenterà mai.9

* Anche queste considerazioni sull'impreparazione della flotta al tipo di guerra da lui sostenuto

erano state già fatte da D.B. nel 1880 (Cfr. Tomo I, Parte I, para. VII).

⁷ Come le considerazioni che seguono, queste idee riprendono quelle del 1878-1881 e discendono dalla necessità di evitare la battaglia sfruttando al massimo le favorevoli possibilità «compensative» che offre la conformazione geografica del bacino del Tirreno. Di qui l'importanza preminente della velocità (invece negata da Mahan sulla base dell'esperienza della guerra ispano-americana).

⁹ Come da lui precisato in una lettera alla «Rivista Marittima» del luglio 1901, D.B. ha un concetto attivo e dinamico della *fleet in being*, ritenendo che essa è tale non in relazione alla potenza tattica che teoricamente potrebbe esprimere in uno scontro navale, ma in relazione alla sua effettiva possibilità di eludere il blocco per svolgere, all'occorrenza, determinate funzioni. Di conseguenza non può essere considerata *in being*, secondo D.B., una forza navale chiusa in una base, che non è in grado di forzare il blocco.

Se quest'occasione propizia non si presentasse, cioè non avvenissero grandi invasioni, il sistema difensivo avrebbe raggiunto, per solo effetto di minaccia, il suo principale obbiettivo.

È ben vero che il nemico, non potendo conseguire questo potrebbe scapricciarsi contro la costiera con grave danno materiale e morale dell'Italia, ma... chi non ha

pane butterà via anche la polenta che pure gli servirebbe per vivere?

Non è questa occasione di discutere le modalità, più o meno efficienti, della guerra navale, solo ci preme affermare che il sistema di guerriglia o di crociera non implica passività, non esclude il combattimento, ma anzi esige una grande attività. secondo quanto scrivemmo circa *l'impiego della flotta*, nel servizio di vigilanza, di difesa e di controffensiva.

Questo compito esige di mantenere in costante attività di crociera almeno sei navi, riunite o divise, con un relativo complemento di vedette per la trasmissione

degli avvisi il buon funzionamento del servizio di crociera.

Non sarà questo certamente un facile compito e potrebbe anche generare gravi pericoli quando non si disponesse di navi più veloci e di basi di operazione opportunamente situate, ma quando si posseggono due buoni centri strategici come Maddalena e Messina, ed una buona piazza di rifugio come La Spezia nel bacino tirreno, che è il più importante, si ha ragione di credere che, date le navi opportune, si può esercitare una efficiente vigilanza navale, ed anche una vigorosa controffensiva, specialmente nel primo periodo della guerra.

Stabilito così il problema difensivo, rimane a vedersi quale flotta occorre, in rap-

porto con quella nemica, per esercitare la vigilanza ed il controllo del mare.

Il problema difensivo si compendia in quello del blocco e questo problema è

per ora molto indeterminato.

L'apprezzamento più autorevole, circa l'efficienza moderna del blocco, in relazione colla efficacia antica, è quello del Mahan e noi attenendoci in massima ai suoi criterii abbiamo concluso il nostro studio sulla efficienza del blocco, affermando che fatto il bilancio pro e contro, non possa negarsi alle flotte a vapore una capacità bloccante equivalente a quella delle flotte a vela, benché sia cresciuta la possibilità del forzamento del blocco.

Ammessa, per consenso quasi generale, la possibilità di forzare la zona del blocco e quindi di mantenere, in virtù delle caratteristiche navali, una efficace vigilanza, si può affermare che questo compito può essere guarantito da una flotta equivalente presso a poco alla metà di quella bloccante, quando si abbiano buone condizioni strategiche e tattiche delle basi di operazione.¹⁰

Questo concetto fondamentale della difesa strategica noi lo enunciammo da molto tempo e fu recentemente concretato nella formula navale seguente:

¹⁰ La percentuale di 1/2 rispetto alla flotta francese è già assai impegnativa, visto che nel 1879 essa era stimata da D.B. di circa 1/4 (Cfr. Tomo I, Parte I para. III). Per contro, essa è meno impegnativa di quella indicata nello stesso periodo dal generale Marselli (2/3). Da ricordare che nel 1895 D.B. prevede (Tomo I, Parte I, para. XI) che, mantenendo gli stanziamenti al livello del momento (35 milioni per le nuove costruzioni, contro gli 80 francesi), all'inizio del secolo il naviglio di 1º linea francese avrà una consistenza numerica doppia rispetto a quello italiano, mentre la forte superiorità francese in fatto di naviglio di 2º linea andrà diminuendo in proporzione assai minore rispetto al parallelo incremento del naviglio di 1º linea di quella Marina.

«L'Italia dovrà spendere per la sua marina da guerra la metà di quanto spende la Francia»."

Questa formula determina il limite minimo della forza navale che permetta all'Italia di contrastare alla Francia il dominio assoluto del mare ed impedire quelle invasioni che minacciano l'esistenza nazionale.

Noi fummo e siamo perfettamente concordi coll'autore della formula poiché la forza dell'armata italiana deve essere determinata rispetto a quella francese, essendo la Francia capace di esplicare rispetto la massima offensiva per la correlazione che assumono le invasioni continentali e quelle marittime.

Nessuna altra potenza europea, da sola, può minacciare l'Italia così gravemente quanto la Francia, e l'Inghilterra stessa non potrebbe da sola, mediante invasioni, menomare la nostra integrità nazionale.

Le obbiettività assolute, non quelle relative o complementari, determinano quindi il limite minimo della nostra flotta quando il suo compito sia circoscritto principalmente ad impedire le invasioni marittime, nel quale caso la sua forza deve essere compresa fra la metà ed i due terzi della flotta francese a seconda che l'armata nostra ed il teatro d'operazione soddisferanno, per caratteri e preparazione, al compito difensivo.

L'impreparazione del bacino idrografico, rendendo facile al nemico il blocco della nostra armata, ed a questa assai difficile la contesa del dominio del mare, ne deriverebbe la necessità di accrescere la potenzialità dell'armata, specialmente se questa non fosse dotata di eminenti caratteri strategici e preponderassero invece le caratteristiche tattiche.

Benché la nostra flotta non abbia, per ora, i requisiti adeguati al suo compito strategico per deficienza di velocità, di numero, di omogeneità, di modernità ecc... ciò non pertanto, tenendo conto delle condizioni difensive del Tirreno, è lecito sperare che una forza navale poco superiore alla metà di quella francese sia sufficiente ad escludere quelle offese che minacciano la nostra esistenza nazionale.

L'obbiettivo assoluto da conseguire è quindi quello di dare alla nostra armata caratteristiche strategiche, elevandone l'efficienza complessiva ad un limite minimo non inferiore alla metà di quella francese.

Il conseguimento della obbiettività assoluta non segna che il primo passo verso la meta cui deve tendere una grande nazione marittima, poiché se tutte le forze navali sono indispensabili alla difesa della integrità nazionale, non ne rimangono disponibili per il conseguimento delle altre obbiettività relative e complementari. 12

Se l'Italia non fosse mortalmente minacciata dalle invasioni marittime ella potrebbe, come la Francia, la Germania, l'Austria, considerare la flotta quasi superflua alla tutela della propria esistenza e preoccuparsi soltanto di obbiettività relative e complementari.

¹¹ A questo proposito D.B. cita Argus, La formula navale italiana (1898).

¹² Questa è la vera e unica ragione per cui D.B. è contrario alle imprese coloniali. Per «obbiettività» egli intende i grandi obiettivi strategici.

Ove poi le obbiettività relative, quelle cioè che riguardano la salvaguardia delle città e della costiera, fossero di limitata importanza, come accade per la Germania, allora la flotta potrebbe considerarsi un elemento offensivo interamente utilizzabile per scopi di espansione e conquista.

Per l'Italia la flotta deve essere anzitutto un fattore difensivo, e [occorre che] l'allontanare dai nostri mari quelle forze che sono indispensabili a tutelare l'integrità e l'esistenza nazionale europea non sia tale da escludere in modo assoluto la guerra, e le solidarietà internazionali [siano] sufficienti a guarantire il dominio del mare contro il nemico probabile.

Calcolare sulla situazione europea e sulle solidarietà internazionali, sempre instabili, è pessimo sistema, e perciò il problema militare deve essere risolto, almeno per quanto riguarda l'esistenza, con elementi nazionali.

Il problema militare esige quindi che le forze navali indispensabili a salvaguardare l'integrità nazionale siano nazionali e prescrive altresì che queste forze non vengano distolte, per sistema dal Mediterraneo; ma queste forze necessarie e sufficienti al conseguimento degli obbiettivi assoluti sono esse ancora sufficienti a conseguire le obbiettività relative?¹⁵

Fu stabilito nella classifica precedente, che le obbiettività, relative più importanti per l'Italia erano il bombardamento delle città indifese e la distruzione costiera.

Quali e quante forze occorrono per il conseguimento di queste obbiettività?

È egli possibile affidare interamente alle solidarietà la tutela di questi obbiettivi?"

La distruzione costiera ed il bombardamento, finché questo non sarà escluso da un *Codice cavalleresco internazionale*, costituiscono per l'Italia, più che per qualunque altra nazione europea, offese di importanza così capitale, da doverle considerare quasi risolutive del conflitto.

¹⁵ D.B., quindi, vuole una Marina mediterranea e non oceanica ed è contrario a qualsivoglia dispersione di forze, derivante da politiche troppo ambiziose: affermazioni certamente ignorate negli anni 30.

[&]quot;Nelle righe che seguono D.B. chiarisce meglio il suo pensiero rispetto al pericolo dei bombardamenti dal mare, mettendo in particolare rilievo la fragilità morale della popolazione italiana. Egli conclude che i bombardamenti non si possono evitare del tutto anche con forze superiori a quelle nemiche; e pur ammettendo che solo per scongiurarli potrà essere impegnata una battaglia con precarie possibilità di successo, ritiene che sarebbe grave colpa «impegnare [la flotta] a cuor leggero per salvare l'onore delle armi o per cedere a clamori incoscienti». In tal modo, annacqua in certa misura la tesi – sostenuta in precedenza – della necessità strategica di non far intervenire la flotta per difendere le città dai bombardamenti, risparmiandola per ostacolare invece gli sbarchi.

Si veda anche, in merito, quanto scrive il Bernotti nel suo articolo *La difesa costiera* («Rivista Marittima» gennaio 1905). Egli ritiene che in tutti i casi sia necessario difendere con la flotta le grandi città costiere dai bombardamenti, e che una difesa solo indiretta mediante la minaccia di intervento esercitata dalla flotta del difensore *in being* non sia sufficiente. Occorrono, perciò, squadre di veloci corazzate capaci di mantenere il contatto con le forze navali avversarie disturbandone l'azione di bombardamento, al tempo stesso evitando la battaglia grazie alla loro superiore velocità.

Da notare che Domenico Guerrini ritiene, come D.B., che il bombardamento delle città non possa essere con sicurezza evitato anche aumentando le forze navali. Ma, diversamente da D.B., ne trae la conclusione che non conviene incrementare la flotta chiedendo al Paese nuovi sacrifici, col solo risultato di accrescere l'indignazione popolare di fronte all'impossibilità anche per una flotta più potente di proteggere le città dai bombardamenti.

È superfluo indicare, qui, ad una ad una tali conseguenze della distruzione costiera che il lettore potrà rintracciare nelle pubblicazioni e riviste estere e nazionali ed in special modo nelle opere del Grivel, del Rope, del Montechant, dell'Aube...¹⁵ importa soltanto stabilire che la distruzione costiera ed il bombardamento delle nostre città sono considerate dai francesi, e dalla *Jeune école* specialmente, come mezzi semplici, spicciativi, economici, risolutivi per costringere l'Italia a sottomettersi, pochi giorni dopo dichiarata la guerra alla volontà della Francia.

Quando si considera l'intensità e la rapidità colle quali può esplicarsi l'offensiva costiera si è costretti a convenire che la distruzione ed il bombardamento possono provocare così gravi perturbazioni militari e morali da influire minacciosamente sulla

situazione militare e politica.

Le perturbazioni militari, benché gravi, non costituirebbero da sole un disastro immediato se esse non fossero aggravate da quelle morali.

Le cause che possono provocare ed eccitare le perturbazioni morali in Italia, come dimostrammo nella *Dinamica del potere marittimo*, sono tali e tante da lasciare temere che i disastri presupposti dall'autore della *Guerra del 190...* siano stati, per carità patria, di molto attenuati.

La gravità della situazione dipende dunque dalla patologia del sentimento italiano, ed è perciò la conseguenza di un fenomeno morale che dovrebbe essere moralmente curato.

È lecito sperare nell'avvenire; è anche lecito supporre che i nemici si illudano sulle conseguenze delle perturbazioni morali, ma certo noi non possiamo riporre, oggi, troppa fiducia nella forza morale delle popolazioni, e nella possibilità di ristabilire rapidamente l'ordine, durante il periodo della mobilitazione dell'Esercito, se il panico e la insurrezione, divenendo generali, dominassero la situazione.

Ammesso adunque che la forza morale non è sufficiente ad escludere le insurrezioni, che il crearla non è un facile compito, che sarebbe grave colpa affidarci a fallaci lusinghe, dobbiamo vedere in quale altro modo sarebbe possibile impedire od

attenuare le disastrose conseguenze della distruzione costiera.

I provvedimenti potrebbero essere di diversa natura e tutti potrebbero utilmente concorrere, ma noi consideriamo quello navale come il solo che renda gli altri efficaci, coll'attenuare l'intensità dell'offensiva nemica, essendo quasi impossibile impedirla in modo assoluto.

L'Inghilterra stessa che ha una flotta così preponderante, e la Germania che ha una costiera così poco vulnerabile, non possono confidare nella immunità contro offese istantanee, passeggere, ma pure sempre devastatrici.

Nelle condizioni attuali delle marinerie non è possibile escludere in modo assoluto la distruzione costiera anche con forze grandemente superiori a quelle nemiche.

L'Italia stessa potrebbe, nella ipotesi di un conflitto contro la Francia, con una flotta che non equivale ad un terzo di quella nemica, esercitare transitoriamente qualche offesa costiera spingendo qualche nave, ¹⁶ come già dissi vent'anni or sono, fin presso i porti mercantili e le piazze da guerra del nemico, approfittando di quelle

¹⁶ Nell'articolo I determinanti della difesa esterna, «Rivista Marittima» 1880, Vol. I Fasc. II.

¹⁵ D.B. qui cita: B. Grivel, *La guerre maritime* (1869); C. Rope, *Rome et Bérlin* (1888); Com. Z. et Montechant, *Les guerres navales de demain* (1891). T. Aube, *La guerre maritime et navale* (1882-1885).

favorevoli occasioni che sempre si presentano durante un conflitto e che l'autore della Guerra 190... ha saputo così bene mettere in evidenza.

Esclusa la possibilità di coprire difensivamente, in modo assoluto, tutta la costiera anche con una flotta preponderante, quali sarebbero le condizioni di una garanzia relativa, sufficiente ad avvalorare la forza morale delle popolazioni ed escludere le conseguenze del panico e delle insurrezioni?

Non è oggi possibile risolvere in modo esauriente le questioni che riguardano la protezione relativa per mezzo delle flotte, e non essendo nostro intendimento discutere tecnicamente il problema, ci limitiamo ad esporre alcuni criterii che parrebbero accettabili ed intelligibili anche a chi non è versato nelle dottrine navali.

Come operazione di guerra la distruzione costiera ed il bombardamento sono sempre possibili, con risultati più o meno disastrosi, e non possono essere impedite che forzando il nemico a desistere, impegnando la battaglia.

Le offese transitorie possono quindi essere attenuate dal pericolo di dovere impegnare il combattimento, e soltanto qualche nave veloce potrebbe correre la quintana quasi impunemente, ma anche con poco profitto.

Quando invece la distruzione costiera costituisce un obbiettivo importante, essa è tentata con reparti adeguati ed anche con l'intera Squadra d'operazione se il nemico è in grado di accentrare rapidamente la sua nella zona di attacco.

Quanto più la difesa è attiva è vigorosa tanto più l'offensore opererà concentrato talché, in ultima analisi, si dovrà opporre concentramento a concentramento ed anche flotta contro flotta, onde ne segue che per salvaguardare in modo relativo, poiché l'offesa transitoria rimane sempre possibile, la costiera e le città, occorre alla difesa una flotta capace d'impegnare con vantaggio la battaglia contro quella che il nemico può riunire nel teatro delle operazioni.

Considerando che la battaglia perduta lascia aperto il campo a tutte le offese più minacciose che compromettono l'integrità e l'esistenza nazionale, sarebbe grave colpa impegnarla a cuore leggero per salvare l'onore delle armi o per cedere a clamori incoscienti, quando non si abbiano le maggiori probabilità di vittoria.

Questo concetto fondamentale della nostra difesa, lo abbiamo ampiamente svolto analizzando i *Determinanti della difesa costiera*¹⁷ e riconcludiamo, colle stesse parole, che la difesa contro il bombardamento e la distruzione costiera è la sola modalità difensiva che ci possa costringere ad impegnare tutte le nostre forze in una sola massa contro quelle del nemico, poiché il problema non ammette altra soluzione che la battaglia navale per forzare il nemico a desistere dalla sua offensiva.

Le difese fisse, siano fortificazioni siano sbarramenti, la difesa mobile con flottiglie torpediniere od altre simili, possono concorrere a rendere meno grave l'offesa eventuale e transitoria, ma non risolvono né tecnicamente né economicamente il problema costiero, la cui soluzione efficace dipende dalla potenzialità della flotta.

Quale è la potenza necessaria e sufficiente al conseguimento della vittoria?

^{17 «}Rivista Marittima» 1880, Vol. I Fasc. I.

Il Clausewitz ammette che si possa sperare nella vittoria anche quando non si dispone che di una forza eguale alla metà di quella nel nemico, quando non concorrano eccezionalissime condizioni intellettuali o morali.¹⁸

La fortuna, il genio, l'organizzazione, la superiorità qualitativa possono dunque concedere, nei conflitti europei, possibilità alla vittoria con forze quantitativamente non inferiori alla metà di quelle nemiche, ed è logico ritenere che sarebbe più colpevole che temerario chi sperasse nella vittoria con forze relativamente minori.

Questo limite, date le condizioni degli eserciti e delle flotte europee, è forse troppo audace, ma poiché gli avvenimenti navali antichi e moderni non lo escludono, dobbiamo considerarlo come un minimo indispensabile a consentire, nelle condizioni normali, una qualche probabilità di vittoria.

Considerando che questa probabilità dovrebbe essere quasi una certezza che non possiamo avere la presunzione di superiorità qualitativa rispetto ad un nemico che ci può ancora essere in molte cose maestro; che la nostra organizzazione, tanto nazionale, che marittima, lascia molto a desiderare... sarà sempre prudente ritenere che con forze molto inferiori a quelle avversarie vi sarà sempre scarsa probabilità di conseguire colla battaglia generale, impegnando tutte le nostre forze, quei vantaggi che consentissero, se non il dominio almeno l'equilibrio navale.

La situazione dei belligeranti può consentire audacie eccezionali, ma la scienza della guerra stabilisce che il limite minimo delle forze necessarie, indispensabile a salvaguardare in modo sufficiente, non mai assoluto, la nostra costiera non potrebbe per ora discendere, tenendo anche conto di tutte le circostanze favorevoli, al disotto dei due terzi della flotta nemica.

Questo minimo dovrebbe essere determinato in rapporto alla flotta, che può, in avvenire, esercitare la massima offensiva costiera, e perciò in relazione alla flotta britannica.¹⁹

¹⁸ Questa citazione di Clausewitz – autore spesso citato da D.B. – dimostra la rara vastità della sua cultura ma va accolta con molte riserve, non solo perché riferita alla guerra terrestre e non a quella marittima (come paragonare battaglioni e navi?), ma anche perché prescinde totalmente da fattori fondamentali (qualità e tipo delle forze, configurazione geografica della zona d'interesse ecc.) per stabilire credibili rapporti di forze.

L'atteggiamento di D.B. su questo fondamentale argomento è alquanto articolato. In precedenza (Cfr. Nota 11 a questo stesso capitolo) concorda con Argus sul limite minimo della metà degli stanziamenti e della consistenza della flotta rispetto a quella francese, per impedire le invasioni marittime. Ora indica come limite minimo per salvaguardare la costa in modo sufficiente dai bombardamenti i 2/3, non della flotta francese ma di quella inglese (obiettivo che egli stesso giudica irrealistico). Nell'articolo Il problema marittimo – la flotta necessaria («Gazzetta del Popolo» del 15 gennaio 1899) prevede dei rapporti di forze assai più ambiziosi. Pur confermando che la nostra flotta deve essere dimensionata non già per affrontare quella francese in battaglia, ma per eluderne la vigilanza, per sorvegliare la costiera, colpire i convogli durante la traversata o sulla spiaggia di sbarco, e molestare linee e basi d'operazione delle forze sbarcate, afferma che «solo l'equivalenza delle forze navali franco-italiane può proteggere almeno in modo relativo le coste dai bombardamenti», risolvendo con sufficiente approssimazione «il problema delle obiettività relative e della dignità nazionale». Per essere veramente una grande potenza marittima, perciò, l'Italia «deve non solo garantire la propria esistenza con una flotta che rappresenti in valore la metà di quella francese, ma sforzarsi di elevarne la potenzialità alla equivalenza per garantirsi una sufficiente probabilità di successo, contro tutte le offese vitali. Di questa «equivalenza» non parla più nel Problema marittimo dell'Italia, indicando invece - in questa sede - un massimo di 2/3 della flotta francese nel caso che si voglia salvaguardare in modo sufficiente le città costiere dai bombardamenti.

Considerando però che l'Italia non sarà mai in grado di raggiungere questa meta; che l'Inghilterra non avrà forse mai ragione di esplicare contro di noi l'offensiva, non torna conto per ora preoccuparci di un problema insolubile quanto improbabile e concludiamo che l'entità della notte deve essere determinata, tanto per l'obbiettività relative quanto per quelle assolute, in rapporto alla flotta francese.

Le obbiettività complementari riguardano la prosperità e l'espansività nazionale. Questo problema si risolve completamente in quello coloniale, ma è necessario osservare che, storicamente, il traffico, anche senza importanti colonie, ha potuto creare la prosperità di qualche nazione.

La Danimarca e l'Olanda nel XV e XVI secolo, come Tiro, Cartagine, Genova, Venezia ecc... trassero dal traffico gran parte della loro prosperità, ed oggidì il Belgio

pare che s'accinga alla medesima impresa.

Un grande e prospero traffico può essere certamente senza grandi colonie, quando siano guarentiti i mercati e gli approdi, ma è però assai dubbio che oggi, come per il pas-

sato, possa lungamente preservarsi senza il concorso del potere militare.

La situazione europea, come dimostrammo nella Dinamica del potere marittimo, tende oggidì ad escludere il protezionismo dei mercati, a salvaguardare la libertà internazionale degli scambi, a vantaggio di quelle marinerie che hanno conquistato il monopolio, quasi esclusivo, del traffico; ma ciò non esclude che, ad onta della difficoltà nella lotta, sia possibile rendere il traffico una sorgente di prosperità nazionale.

Se avessero persistito le condizioni del periodo velico, e le marinerie a vapore non avessero soffocato quelle a vela, l'Italia avrebbe forse potuto considerare il traffico come una fonte di prosperità, e perciò un obbiettivo complementare di qualche importanza.

Nelle condizioni attuali delle marinerie e della situazione commerciale non crediamo possibile, ad onta dei più grandi sagrifici, elevare il traffico a quella potenza reale, e non soltanto fittizia, che costituisce un fattore di prosperità nazionale, senza il

concorso di un vigoroso ed esteso potere coloniale.

Il traffico è il mezzo indispensabile per utilizzare e collegare le funzioni espansive, e nei limiti di questo compito può essere un elemento di prosperità, ma quando lo si voglia considerare come un elemento capace di esistere e produrre da sé indipendentemente dalle colonie, si è costretti a riconoscere che sarebbe oggi, un errore ed un pericolo considerare il traffico come una obbiettività italiana.

Se cambieranno le condizioni delle marinerie, anche solo nella forza motrice, come sono in via di evoluzione le industrie, l'Italia potrà sperare giorni migliori e considerare il traffico come una obbiettività nazionale, ma finché questa evoluzione non si accenna, è necessario escluderlo dalle obbiettività conseguibili e considerarlo

come una derivata della espansività nazionale.

L'espansione può essa costituire una obbiettività nazionale?

Se noi consideriamo l'espansione solamente nella forma di emigrazione dispersa, improtetta, abbandonata alle sue iniziative ed alle sue risorse, siamo costretti a riconoscere che essa non può costituire un vero fattore di prosperità nazionale; ma se noi consideriamo l'importanza numerica di questa emigrazione e le sue qualità nostalgiche, dobbiamo riconoscere che la disciplinazione di questo esodo continuo e vitale può e deve costituire una obbiettività italiana.

La disciplinazione può presentare modalità variatissime, ma la più efficace è certamente la concentrazione dell'esodo in quelle regioni dove può essere più validamente protetto e mantenuto nel circuito delle reciprocità nazionali e coloniali.

Non intendiamo certamente svolgere il problema della emigrazione e della espansione, già largamente analizzato in uno studio anteriore;²⁰ ci limitiamo ad affermare:

- 1.º L'Italia possiede alcuni elementi espansivi, ma molti altri le fanno quasi interamente difetto;
- 2.º Finché non si avranno in sufficiente misura tutti gli elementi espansivi, sarà sempre pericoloso ed improficuo tentare su vasta scala le imprese coloniali;
- 3.º Le colonie seguono le vicende delle guerre europee, e la situazione internazionale non esclude per ora i pericoli di conflitti europei;
- 4.º L'espansività non può assumere la forma coloniale finché non sia almeno guarantita, nei probabili conflitti, l'esistenza nazionale;
- 5.º Finché questa meta non è raggiunta, le obbiettività devono essere rivolte specialmente al suo conseguimento.

Questi criterii permettono di concludere che, ad onta di una situazione solidale che sembra propizia e durevole, l'Italia non può seriamente impegnarsi, per ora, in grandi imprese coloniali, mancando di quasi tutti gli elementi indispensabili a fecondare, utilizzare e mantenere nel circuito delle utilità nazionali le colonie, onde finché tali elementi non saranno adeguatamente sviluppati e l'integrità nazionale sufficientemente guarantita, le obbiettività complementari dovranno limitarsi alla preparazione della situazione ed alla organizzazione della emigrazione e delle forze espansive.

Non intendiamo con ciò esprimere il nostro verdetto circa l'opportunità di preparare in Oriente il nostro avvenire, solo vogliamo affermare un principio fondamentale della teoria del potere marittimo, il quale potrebbe anche consentire in pratica a nostro vantaggio qualche eccezione.

In forza della teoria vera del potere marittimo, e non di quella elaborata ad uso ed abuso delle società speculatrici, degli azionisti, degli avventurieri ecc..., l'Italia non potrebbe ancora accingersi ad imprese coloniali, e dovrebbe escludere il traffico e la colonizzazione dalle sue immediate obbiettività, finché non avesse preparato gli elementi espansivi e provveduto a salvaguardare la sua esistenza.

Quando questi scopi fossero raggiunti, dal che siamo ancora molto lontani, quali obbiettività complementari potrebbe l'Italia conseguire?

Dato, e non concesso, che l'Italia sia risoluta a preparare gli elementi della espansione ed il potere navale indispensabile al conseguimento degli obbiettivi assoluti, le sue obbiettività complementari potranno svilupparsi in ragione dell'incremento del potere navale.

Finché il potere navale è tutto indispensabile a tutelare l'esistenza nazionale, non ne rimane disponibile per la salvaguardia delle colonie, e perciò finché la nostra flotta non avrà raggiunto uno sviluppo eguale alla metà di quella francese, ogni

²⁰ Qui D.B. fa riferimento all'articolo La potenzialità espansiva dell'Italia, pubblicato sull'-Internationale Revue- di Dresda nel 1885. Nelle righe che seguono illustra, in modo assai più dettagliato di quanto fatto in precedenza, la non convenienza delle conquiste coloniali per l'Italia e la necessità di muoversi con molta prudenza sul terreno del colonialismo, anche una volta raggiunta la possibilità di soddisfare le esigenze connesse con gli obiettivi assoluti e relativi: mentre i primi richiedono 1/2 del potere navale francese, per raggiungere anche i secondi occorre disporre dei 2/3 di tale potere.

obbiettività espansiva ci deve essere interdetta, a meno che, come vedremo nel capitolo seguente, la situazione internazionale provveda coi mezzi proprii a tutelare la nostra integrità nazionale, o ad escludere per molto tempo la possibilità della guerra.

Quando questo limite fosse raggiunto ed oltrepassato, le nostre obbiettività complementari dovrebbero essere molto circoscritte ed iniziate con molta circospezione e prudenza, poiché se i principii possono essere facili e lusinghieri, non vi è

questione che più di questa abbia in cauda venenum.

La storia dell'Olanda, della Francia, del Portogallo, della Spagna, stanno a provare che il veleno può essere lento ma è quasi sempre fatale, e perciò una Nazione, che pensi seriamente al suo avvenire, deve commisurare le sue obbiettività al suo potere militare ed espansivo.

Le considerazioni precedenti si riassumono quindi nei seguenti principii:

1.º Le obbiettività assolute esigono un potere navale non inferiore alla metà di quello francese;

2.º Le obbiettività relative esigono un potere navale non inferiore ai due terzi di

quello francese;

3.º Le obbiettività complementari debbono escludersi finché non siano efficacemente guarantite quelle assolute, e non dovrebbero tentarsi che nella misura consentita dagli incrementi del potere navale.

Determinate le obbiettività nazionali e l'entità delle forze che ne consentono il conseguimento, ci rimane a vedere se le alleanze possono, ed in quale misura, influire a nostro vantaggio sulla soluzione militare del problema.



CAPITOLO IV

MARINA E POLITICA ESTERA: CONVENIENZA PER L'ITALIA DI RIMANERE NELLA «TRIPLICE» E OSTACOLI E SVANTAGGI DI UN'EVENTUALE ALLEANZA CON L'INGHILTERRA

Questo capitolo riprende – con modifiche e ampliamenti – l'articolo «Marina e

alleanze» pubblicato sulla «Gazzetta del Popolo» del 3 febbraio 1899.

D.B. esamina il problema marittimo dell'Italia nell'ambito delle possibili alleanze, per rispondere a un preciso interrogativo: «può l'Italia in virtù delle alleanze ridurre i suoi armamenti o iniziare espansioni coloniali, come credono i più, senza compromettere la sua difesa e senza ledere gli interessi dell'alleanza?».

Le sue considerazioni possono essere riassunte nella constatazione che – allora come oggi – un popolo che tenga a mantenere la propria autonomia non può delegare ad altri la difesa di suoi interessi vitali, né ci si deve illudere di avere dalle

alleanze più di quanto si può dare.

Ammonimento di particolare altualità specie oggi e specie per l'Italia, che dopo il 1945 e fino al termine della guerra fredda ha delegato in misura eccessiva la propria difesa ad altri e oggi – in una situazione, come allora, di grave dissesto del bilancio dello Stato – è costretta dagli avvenimenti a far fronte alle nuove esigenze di una politica estera e di sicurezza più autonoma, in un mutato quadro internazionale dove ognuno conta più che mai per quello che può dare.

DB. ritiene che un eventuale alleanza bilaterale con l'Inghilterra potrebbe essere assai vantaggiosa sotto l'aspetto marittimo, ma questa possibilità è da scartare per la semplice ragione che, al momento, dal canto suo l'Inghilterra non è disponibile per un'alleanza con l'Italia; potrebbe diventarlo solo se la flotta italiana raggiungesse i 2/3 di quella francese. Non rimane perciò che rimanere nella Triplice, promuo-

vendo l'adesione dell'Inghilterra a tale alleanza.

Accanto a questa vecchia tesi del 1895 ben presto superata dalla rivalità navale tra Germania e Inghilterra, D.B. torna a ribadire con diverse argomentazioni la sua contrarietà alle conquiste coloniali, che diventa il leit-motiv continuamente ricorrente dell'opera.

(F.B.)

Il problema marittimo dell'Italia considerato nazionalmente, astrazione fatta da ogni influenza derivante dalla situazione internazionale, trova la sua soluzione militare nelle sintesi precedentemente enunciate.

Queste sintesi costituiscono il fondamento vero, stabile, immutabile della situazione militare, indipendentemente dalle variabili condizioni dell'equilibrio europeo,

onde rimane a determinare quale influenza la situazione internazionale possa esercitare sulla soluzione del nostro problema militare difensivo ed espansivo.

Può l'Italia in virtù delle alleanze ridurre i suoi armamenti od iniziare espansioni coloniali, come credono i più, senza compromettere la sua difesa e senza ledere gli interessi dell'alleanza?

Gli scrittori militari, forse per eccessiva riguardosità, si sono sempre circoscritti in un grande riserbo, rimanendo nella indeterminazione, mentre, date le condizioni politiche e militari dell'Italia parrebbe necessario risolvere, il più esattamente che si può le singole questioni, se si vuole che il concetto di ciò che l'Italia dovrebbe permettersi od escludere si affermi nella coscienza nazionale.

Il Carignani, il Manfroni, il Manfredi e l'anonimo autore dell'opuscolo *L'Alleanza* anglo-italiana^t hanno bensì affermato l'influenza della politica e delle alleanze sul nostro problema militare e specialmente su quello navale, ma non hanno determinato i caratteri ed i limiti di questa influenza, onde parrebbe opportuno, se pure non necessario, di tentare la soluzione di questo importante problema.

Per chiarire la soluzione che andremo determinando, crediamo utile enunciare subito i criterii fondamentali che riguardano il problema delle alleanze.

Questi criterii fondamentali, salvo errore, parrebbero essere i seguenti:

- 1.º Il problema militare di qualunque nazione, deve essere nazionalmente risolto nella parte che riguarda l'esistenza e l'integrità nazionale;
- 2.º Le alleanze possono consentire un temporaneo differimento di questa soluzione, quando esse rappresentano nella situazione internazionale, una preponderanza militare che escluda interamente la probabilità di conflitti;
- 3.º Le alleanze, anche marittimamente preponderanti, non consentono alle nazioni incapaci di esercitare una influenza risolutiva sulla situazione internazionale, una soluzione certa e duratura del loro problema espansivo.²

La dimostrazione di questi tre principii fondamentali è oggetto di questo capitolo, e quantunque essa non possa riuscire completa speriamo che sia sufficiente allo scopo di chiarire, nella coscienza nazionale, il problema delle alleanze.

Il principio di nazionalità essendo il principio fondamentale, per non dire esclusivo, del diritto internazionale, finché un altro principio fondamentale non avrà sosti-

¹ D.B. fa riferimento a: G. Carignani, L'Italia, l'Ingbilterra e la Triplice (1894); C. Manfroni, Marina, Finanza e Politica (1898); C. Manfredi (Op. cit.). Non siamo riusciti a rintracciare il saggio L'Alleanza anglo-italiana, il quale tuttavia testimonia l'esistenza – già allora – di una corrente favorevole a un'alleanza con l'Inghilterra come unica e sicura via per rimediare all'inferiorità delle nostre forze marittime

rispetto a quelle francesi; possibilità alla quale D.B. è sempre stato contrario.

² Queste tre condizioni sono tuttora attuali, pur tenendo conto che oggi solo il possesso dell'arma nucleare può – in senso stretto – garantire a una nazione la piena autosufficienza in materia di sicurezza. Conclusione: ciò che afferma D.B. è anche oggi vero, nella misura in cui l'arma nucleare viene concepita come puro strumento di dissuasione. Le riflessioni di D.B. diventano, invece, "datate", nella misura in cui l'arma nucleare diventa – nelle mani di chi la possiede – uno strumento di ricatto, pressione e minaccia, e perciò – per chi non la possiede – un obiettivo dal cui raggiungimento può dipendere la stessa esistenza della Nazione, obiettivo che D.B. chiamerebbe "assoluto".

tuito, nella coscienza universale, quello di nazionalità, i tre assiomi sovraenunciati costituiranno i cardini della situazione politica e militare dell'Europa.

La nazione che non può, da sola, tutelare la propria esistenza manca del cardine

principale su cui s'impernia tutta la sua vitalità.

Egli è bensì vero che alcuni Stati come il Belgio, la Svizzera, l'Olanda, il Portogallo, i principati balcanici, la Turchia stessa, trovano la ragione della loro esistenza nella tutorietà dell'Europa o di qualche grande nazione; ma questi Stati rimangono satelliti nel sistema internazionale, ad onta di un potere militare che in taluni casi rappresenta quasi un massimo di potenzialità relativa.

La capacità di salvaguardare nazionalmente la nazionale esistenza è il solo crite-

rio veramente distintivo fra le piccole e le grandi nazioni.

L'Italia, come tutte le altre nazioni soggette finora a tutela, non ha altro mezzo per riacquistare la sua piena indipendenza che quello di elevare il suo potere militare fino al limite necessario e sufficiente a guarantire almeno la sua integrità ed esistenza nazionale.

Questo limite non implica la necessità, come molti suppongono, che l'esercito e la flotta debbano potersi misurare testa a testa col nemico, ma bensì di potere impedire, coi mezzi che lo agevolano, le invasioni continentali e marittime che minacciano d'esistenza.

Noi crediamo quindi stabilire come principio che l'Italia potrà considerarsi arbitra dei propri destini quanto qualunque altra grande nazione, quando abbia un esercito capace di difendere le Alpi ed una flotta sufficiente ad impedire, con quei metodi

che lo consentono, le grandi invasioni marittime.

Le poche centinaia di milioni che dal 1886 al 1892 furono spese per la flotta e le condizioni del nostro esercito, non ancora colpito da grave jattura, che consentivano l'ipotesi, se non ancora la certezza, di salvaguardare l'esistenza nazionale, rialzarono il nostro prestigio internazionale per modo che noi stessi fummo sorpresi e ci illudemmo di potere preservare l'influenza politica senza preservare il potere militare, specialmente marittimo, dal quale quella influenza era sorta.

Colpevolmente recidemmo il nerbo di quella influenza falciando i bilanci militari, senza adottare provvedimenti organici che preservassero dalla decomposizione i corpi mutilati, ed attribuimmo alle spese militari quelle crisi economiche che derivavano da ben altre fonti, e che persisteranno, ad onta di tutte le raschiature dei bilanci,

finché non si ricostituiscano le basi della influenza internazionale.

Quanto più noi ci rannicchiamo egoisticamente in noi stessi, quanto più ci raggomitoliamo nel nostro cantuccio, tanto meno possiamo sperare di provvedere alla nostra salvezza, al nostro benessere ed al nostro avvenire.

La nazione che tenta sottrarsi ai pesi del consorzio internazionale, cui per legge di natura appartiene, rinuncia ad ogni benefizio che dal consorzio deriva e l'inevitabile atrofizzamento delle migliori energie nazionali provoca le crisi interne, politiche, economiche, commerciali ecc. che si susseguono e si moltiplicano; delle quali si indagano indarno le cause per porvi rimedio, poiché esse risiedono nella esclusione reale, se non apparente, dal consorzio internazionale.

⁸ Riferimento alla sconfitta di Adua nel 1896, che ha gravi conseguenze interne.

¹ Ammonimento di cento anni fa, del quale è superfluo sottolineare l'attualità. E così può essere detto delle quattro esigenze che seguono.

Partecipare a questo sodalizio, accettandone i pesi per goderne i vantaggi, è quindi condizione di esistenza e di prosperità per l'Italia, ma perché questa partecipazione possa dare larghi benefici occorre principalmente:

- 1.º Risanare la perturbata coscienza nazionale, dandole quella stabilità dalla quale dipende la vigoria dello Stato;
- 2.º Risanare la finanza, facendola finita con tutti i dispendi provocati dalla smania della fastosità, dal ciarlatenesimo e dall'affarismo parlamentare;
- 3.º Creare solidamente i mezzi della espansione, prima di avventurarsi in imprese eroicomiche:⁵
- 4.º Affidare alle proprie forze la salvaguardia della esistenza ed integrità nazionale.

Le nazioni rette da ordinamenti rappresentativi, specialmente se democratici, non consentono, in generale, una buona stabilità di governo, la quale può essere solamente guarantita, come dimostrammo nella *Statistica del potere marittimo*, da una equilibrata influenza dell'elemento aristocratico sulla direttiva dello Stato.

Se gli ordinamenti rappresentativi sono poco atti a dare stabilità allo Stato ed alla coscienza nazionale, sono poi specialmente ripugnanti ad ogni preventiva preparazione del potere militare; come ha dimostrato il Mahan,⁶ quasi sempre il giorno del *redde rationem* le coglie impreparate moralmente e materialmente alla difesa del loro diritto.

Preoccupate del loro benessere materiale, anelanti solo ad utilità immediate, le democrazie di tutti i tempi si dimostrarono torbide e spensierate, e se di fronte al pericolo, ebbero come Atene, Pisa, Genova, l'Olanda, istanti di eroismo non riuscirono però a fondare durevolmente, come Cartagine, Roma, Venezia e l'Inghilterra, un grande Stato ed un preponderante potere marittimo.⁷

La stabilità dello Stato, della coscienza, della politica, sono condizioni indispensabili per utilizzare efficacemente il potere militare, ma quando questo è insufficiente a guarantire l'indipendenza e l'integrità nazionale non è possibile conseguire stabilità di politica, di coscienza e di Stato.*

Un lungo periodo di pace, ed un miracoloso risorgimento nazionale ci hanno disabituati dal considerare la guerra come un inevitabile fenomeno mondiale, e molti s'illudono di anfizionismi internazionali, di arbitrati, di umanismo e si accovacciano volentieri sotto le grandi ali della Provvidenza o dell'equilibrio europeo per trovare un compromesso fra la loro coscienza ed i legacci della borsa, ma perché queste illu-

⁸ Altro ironico riferimento alle imprese coloniali fallite del periodo.

⁶ Mahan lo ha fatto nell'Influenza del potere marittimo sulla storia. La critica di D.B. agli ordinamenti democratici e rappresentativi è unicamente dovuta alla loro difficoltà di fondare e mantenere un duraturo potere marittimo, che può derivare solo da una politica estera e navale con indirizzi lungimiranti e costanti.

⁷ D.B. qui conferma le sue tesi (Cfr. Tomo I, Parte III) sulla scarsa attitudine degli ordinamenti democratici a mantenere una politica estera e navale costante, assicurando la dovuta preparazione dello strumento militare. Anche in questo caso, non mette in evidenza che la forma di governo ottimale da lui proposta è ben diversa da quella di Mahan, incline al potere di un solo uomo.

^{*} Solo un solido potere militare garantisce solidi, stabili e liberi ordinamenti politici: asserto sul quale occorre meditare.

sioni di pace possano divenire speranze, debbono raccogliersi attorno al labaro su cui sta scritto da secoli *Si vis pacem para bellum?*

Se la sapienza di Roma antica fosse scritta sul vessillo di Roma moderna, l'Italia da trent'anni non raccoglierebbe umiliazioni e soprusi, ma sarebbe come la voleva il *Gran Re*, rispettata e temuta.¹⁶

Questa meta, segnata dal padre della Patria, l'Italia può conseguirla senza grandi sagrificii, poiché essa ha, più di molte altre nazioni, la possibilità di salvaguardare se stessa, senza straniere tutorietà, la sua esistenza, quando il suo potere navale fosse in grado di impedire le invasioni continentali.

Finché questo primo grado del potere marittimo non sarà raggiunto, la politica dell'Italia non potrà essere né seria né forte, poiché le altre nazioni sanno benissimo che non siamo in grado di tutelare colla forza il nostro diritto nazionale.

Né giova il credere che le alleanze, la solidarietà possano risolvere in modo definitivo il nostro problema nazionale.

Le solidarietà possono consentire una soluzione temporanea, transitoria, e noi vedemmo l'alleanza austro-germanica frenare le cupidità moscovite quando Guglielmo I rivelò allo Czar il patto difensivo dei due imperi, e noi vediamo che da un ventennio la triplice alleanza ha potuto contenere le ambizioni e le rivendicazioni franco-russe, ma sarebbe colpevolezza od ingenuità il credere che possano consentire una soluzione definitiva del nostro problema nazionale, per le seguenti ragioni:

- 1.º La situazione internazionale non rimane inalterata, col variare della situazione mondiale;
- 2.º I problemi di nazionalità ed indipendenza possono provocare perturbazioni nell'equilibrio europeo;
- La coscienza dei popoli, salvo poche eccezioni, non è così stabile da consentire solidarietà durature;
- 4.º L'intervento di nuovi, grandi e possenti Stati nel consorzio internazionale, può provocare nuove situazioni europee;
- 5.º La crescente influenza del potere marittimo sugli avvenimenti mondiali, tende a dissociare le solidarietà a base essenzialmente continentale.

Le solidarietà non possono adunque essere considerate elementi naturali determinanti, ma solamente artificiali e transitori del nostro problema nazionale; onde la nazione che non lo ha ancora risolto completamente può e deve giovarsi di queste solidarietà onde avere tempo e mezzi per una soluzione definitiva.

⁹ Questa è una visione realistica e lungimirante del problema della guerra e della pace, mai smentita dalla storia da allora a oggi, cioè nello spazio di un secolo. L'accenno al «miracoloso Risorgimento nazionale» vuol mettere in rilievo le circostanze spesso fortuite ed eccezionali nelle quali si è compiuto il nostro Risorgimento.

¹⁰ Il «Gran Re» è Vittorio Emanuele II. Eppure oggi vi è chi accusa la classe politica che ha retto l'Italia nella seconda metà del secolo XIX di «nazionalismo», ignorando che ben altri erano i nazionalismi e gli imperialismi con i quali l'Italia di allora doveva fare i conti ogni giorno.

[&]quot;L'alleanza austro-germanica era stata conclusa nel 1879 e la Triplice Alleanza – con l'ingresso dell'Italia – nel 1882.

La nazione che durante un lungo periodo di solidarietà tutoria non riesce a risolvere definitivamente il suo problema, ricade nella indefinita tutorietà decade moralmente dalla dignità di grande nazione.¹²

L'Italia si trova purtroppo in tale situazione. Essa non seppe uscire di tutela, è inutile negarlo, mentre da un ventennio circa ebbe la possibilità di risolvere definitivamente il suo problema nazionale.

Questo stato di tutela deve esso durare indefinitamente?

Deriva esso dalla incapacità dell'Italia o dalla indole delle alleanze contratte?

Quale solidarietà consentirebbe all'Italia di uscire il più rapidamente dallo stato di tutela?

Il nostro problema nazionale è quindi, per ora, vincolato a quello delle alleanze, onde conviene esaminare quale solidarietà meglio ci guarantisca e ci consenta di prendere sollecitamente il nostro posto nel consorzio delle grandi nazioni.

* * *

Le solidarietà internazionali per riuscire veramente efficaci, specialmente per la nazione che debba uscire di tutela, debbono potere escludere la probabilità di guerre colla preponderanza del potere militare, territoriale e marittimo, su quello della solidarietà probabilmente nemica. Questa preponderanza militare difficilmente consentirebbe alla nazione pupilla la possibilità di risolvere completamente il suo problema nazionale se non fosse anche duratura.

La durata e la stabilità del sodalizio internazionale dipendono dalla comunanza degli obbiettivi politici e dalla esclusione di conflitti economici, senza di che non si riesce che ad una eventuale e precaria combinazione politica, che può giovare occasionalmente, ma non potrebbe mai consentire i beneficii di una solidarietà duratura.

Preponderanza e durata sono quindi condizioni indispensabili di una vigorosa solidarietà, e la deficienza dell'una esclude quasi sempre la piena efficienza dell'altra, come lo dimostra la storia di quasi tutte le alleanze europee.

Queste due condizioni tanto più sono necessarie quanto più lungo è il periodo di tempo necessario ad una nazione per risolvere completamente il suo problema nazionale, e perciò l'Italia che deve ancora risolverlo deve tendere a quella solidarietà che consenta maggiore preponderanza e durata.

Fra le nazioni europee l'Inghilterra e la Germania sono quelle che hanno maggiore armonia di interessi nazionali ed internazionali con quelli dell'Italia, ed in questo apprezzamento generale la pubblica opinione tedesca e britannica concorda perfettamente con quella italiana.

Se fosse possibile una triplice solidarietà anglo-italo-germanica il problema delle alleanze sarebbe per l'Italia efficacemente risolto, poiché essa consentirebbe la massima probabilità di durata, ed una grande preponderanza militare, continentale e marittima, nella presente situazione europea.

¹² Tutte considerazioni, ancora una volta, di piena attualità. Le previsioni di D.B. nei cinque punti prima indicati, sono state confermate dallo scoppio della prima guerra moncliale. In certo senso esse giustificano – senza volerlo – le sue errate previsioni sui futuri assetti politici europei e sulla futura politica estera dell'Italia e dell'Inghilterra.

In uno studio precedente¹³ noi dimostrammo non solo la utilità per l'Italia di un riavvicinamento anglo-germanico, ma quando maggiori erano le repulsività fra le due nazioni, per effetto della scaltra ed ammaliatrice politica del Lobanoff, che era riuscito a gettare il veleno dell'astio, se non dell'odio, nei due popoli, noi ci sforzammo di dimostrare, con ragioni storiche, che la coscienza inglese e quella germanica nulla avevano di incompatibile fra loro, e che perciò potevano e dovevano riavvicinarsi e ricongiungersi.

Quella nostra propaganda trovò una eco nella stampa inglese ed il Wilson¹¹ dopo di avere esaminata la situazione anglo-germanica e riportati vari brani della *situazione militare mediterranea*, esprimeva la speranza che, ad onta delle loro querele e dell'urto di loro apparenti interessi, la Germania non avrebbe respinto il ramo di ulivo che l'Inghilterra le tendesse.

«Per quanto difficile possa sembrare la riconciliazione, afferma il Wilson, essa non è impossibile e può recare innumerevoli beneficii alla Europa, come chiaramente dimostra il Signor Bonamico, le cui idee armonizzano perfettamente con quelle del Wilkinson.

«La riconciliazione anglo-germanica è la nostra sola speranza ed il nostro solo sostegno, come per la Germania significa salvezza contro la slava minaccia».

Taluni sintomi di questo riavvicinamento cominciano a rivelarsi, almeno per quanto riguarda il problema coloniale, ma moltissime difficoltà si oppongono ancora alla costituzione di una solida e duratura solidarietà e se si tiene conto delle condizioni presenti della coscienza britannica e germanica, delle sospettosità che l'incremento del potere marittimo tedesco suscita in Inghilterra, delle cointelligenze anglo-giapponesi ed anglo-americane da una parte e di quelle imperiali russo-germaniche dall'altra; della tendenza inglese ad escludere impegni che vincolano a lunga scadenza l'iniziativa e l'egemonia britannica, si ha ragione di credere che una solidarietà, anglo-germanica, a larga base difensiva, come quella della triplice, sia, per ora, un avvenimento assai problematico.¹⁵

L'Inghilterra persisterà assai probabilmente nei suoi rifiuti di adesione alla *triplice*, limitandosi a contrarre occasionali compromessi, riguardanti determinate questioni coloniali; e la Germania continuerà nel sistema di dare un colpo al cerchio e l'altro alla botte, martellando fortemente per fare comprendere che alla occasione saprebbe martellare a dovere.

L'adesione della Inghilterra alla *triplice* dovrà fatalmente avvenire, poiché la forza delle cose domina le ritrosie e le caparbietà degli uomini, e potrebbe essere affrettata dalla improvvisa e non improbabile precipitazione di talune vertenze politiche ma, per ora, essa non è un fatto compiuto e perciò se l'Italia deve auspicarlo e provocarlo, non può ancora assumerlo a fondamento politico del suo problema nazionale.¹⁶

¹⁶ D.B. fa riferimento all'ampio esame condotto nel 1895 (Situazione militare mediterranea -Tomo I, Parte I, para. XIX e Parte II).

¹⁴ In The struggle before us (1896), - (Nota di D.B.).

¹⁵ Nel 1895 D.B. riteneva l'adesione dell'Inghilterra alla Triplice assai meno problematica. Sia allora, sia in questo momento, egli non sembra dare il dovuto peso alla rivalità commerciale su scala mondiale che si sta creando tra Inghilterra e Germania, dalla quale consegue l'incremento del potere marittimo tedesco, qui indicato come causa quando invece non è che un effetto.

¹⁶ Negli scritti di D.B. del 1895 il problema italiano era fin troppo «annegato» in quello europeo e sembrava che tutto ciò che andava bene per l'Europa andasse bene anche per l'Italia. E quale compensazione per gli evidenti svantaggi navali dell'adesione dell'Italia alla Triplice, egli indicava solo la speranza che l'Inghilterra aderisse alla Triplice...

Esclusa la certezza della solidarietà anglo-germanica, ed ammessa la possibilità che l'Inghilterra persista nei rifiuti di adesione palese alla *triplice*, l'Italia deve ponderare se più le convenga l'alleanza dell'Inghilterra o quella della Germania, data e non concessa la libertà della scelta, poiché una vera alleanza con entrambe non sarà possibile finché non esista una solidarietà anglo-germanica.

In Italia ed all'estero si è spesso agitata, nei giornali, sulle riviste, negli opuscoli, ecc., la questione delle alleanze, ma parrebbe che i fautori dell'una o dell'altra solidarietà non abbiano mai risolto completamente il problema limitandosi a sfiorarlo, ciò che riusciva piuttosto ad annebbiare che a risolvere l'importante questione.

Quali sono le differenze caratteristiche fra l'alleanza italo-britannica e quella

italo-germanica?

Finché non saranno bene specificate queste differenze non si potrà emettere un serio giudizio sulla importanza relativa di queste due alleanze, onde noi crediamo indispensabile esaminare successivamente queste due solidarietà.

L'alleanza anglo-italiana presenta queste caratteristiche principali:

1.º Assicura un potere marittimo preponderante e perciò risolve il problema difensivo peninsulare;

2.º Afforza indirettamente, per influenza del potere marittimo, il potere territoriale, ma non risolve completamente il nostro problema difensivo continentale;

3.º Consente prestigio, influenza e dominio nel Mediterraneo;

4.º Avvalora efficacemente, ma non risolutivamente, le nostre espansioni coloniali;

5.º Consente, durante la pace, un grande sviluppo di attività e prosperità nazionale.

Queste caratteristiche permettono di affermare che l'alleanza inglese soddisfa in altissimo grado a tutte le obbiettività di carattere marittimo ed indirettamente anche a quelle continentali; risolve quasi completamente il problema nazionale ed offre sufficienti garanzie di durata e di complessiva efficienza se non di preponderanza militare.

Questa complessiva efficienza, può esplicarsi risolutivamente nella ipotesi di un conflitto franco-italiano, poiché escludendo interamente le invasioni marittime, guarantisce l'Apennino ligure, circoscrive il compito del nostro esercito alla difesa delle Alpi occidentali e rende quindi quasi impossibile l'offensiva nemica.¹⁷

Nella ipotesi di un conflitto austro-italiano, la cui risoluzione è essenzialmente continentale, la efficienza militare, finché l'Italia non abbia raggiunto i suoi naturali confini delle Alpi, è assai meno evidente poiché, dovendo escludere la cooperazione di importanti reparti dell'esercito in inglese, spetta interamente al nostro la difesa della frontiera orientale.

Le condizioni di questa frontiera essendo assai meno propizie di quelle della frontiera occidentale, l'offensiva nemica rimane sempre possibile e può esplicarsi con tutte le forze di cui può disporre il nemico.

[&]quot; Questi vantaggi non erano per nulla messi in evidenza nel 1895, quando D.B. (Cfr. Tomo I, Parte I, para. XI) riteneva un'alleanza italo-inglese «avvalorata da naturali interessi», ma nociva sia per l'unità europea che per l'Italia stessa. In questo caso l'Italia – egli affermava – sarebbe stata trascinata a imprese coloniali incompatibili con la sua situazione economica e militare; e la sua posizione sarebbe diventata -fittizia, priva di basi naturali, finanziariamente gravosa, militarmente soggetta, colonialmente vulnerabilissima, nazionalmente e difensivamente inferiore a quella che la Triplice consente». Di questi inconvenienti, non certo lievi, non si trova più traccia in quanto scrive appena quattro anni dopo.

Il nostro problema difensivo può ancora favorevolmente risolversi, ma esige l'impiego effettivo di tutte le nostre forze territoriali per fare fronte a quelle preponderanti del nemico.

Quando però si consideri che questa preponderanza si ridurrà probabilmente alla equivalenza, non potendo l'Austria sguarnire completamente la sua frontiera orientale e meridionale; che l'Italia, marittimamente sicura, potrà disporre di tutte le sue forze per il conflitto continentale; che il dominio marittimo dell'alto Adriatico permetterà di minacciare intensamente la linea d'operazione principale della Gorizia e la base dell'Isonzo; che le condizioni di scarsa potenzialità della linea del Tirolo, presa isolatamente, ed il difficile collegamento di questa linea con quella di Gorizia renderanno difficile e pericolosa l'offensiva nemica... si ha ragione di credere che, avvalorata dalla influenza britannica, la nostra difesa potrà essere risolutivamente efficace.

Se poi si tiene conto della influenza politica che l'Inghilterra può esercitare sull'Austria, della naturale gravitazione dell'impero austro-ungarico verso levante e mezzogiorno anziché verso ponente si può con fondata speranza, se non con certezza, affermare che, data l'alleanza anglo-italica, rimane assai probabilmente esclusa la minaccia di un conflitto austro-italico.¹⁸

Possiamo quindi concludere che l'alleanza anglo-italiana se non esclude ogni probabilità di conflitto reale rende però inefficiente l'offensiva francese e temeraria quella austriaca, risolvendo nel primo caso completamente e nel secondo colle maggiori probabilità di successo il nostro problema difensivo.

La solidarietà britannica risolve dunque, e risolverà ancora per molto altro tempo, il nostro problema nazionale, tanto difensivo quanto espansivo; ma quali ragioni possono avvalorare la probabilità di questa alleanza?

Le solidarietà internazionali hanno per base la reciprocità dei vantaggi, e per iscopo la costituzione di un potere solidale che sia sufficiente a guarantire gli interessi delle parti contraenti.

Chi può dar poco, o non basta a se stesso non può illudersi di potere ricevere più di quanto può dare.

Che cosa potrebbe dare l'Italia a tutela degli interessi britannici?

¹⁸ Per quanto riguarda il Tirolo D.B. fa riferimento al già citato studio del Perrucchetti (Cfr. Tomo I, Parte I, para. VIII). Le sue considerazioni sul possibile apporto inglese in una futura guerra con l'Austria, sulle caratteristiche strategiche della frontiera orientale, sulla possibilità di minacciare dal mare le linee di comunicazione austriache in Friuli ecc. sono in massima parte infondate. Esse sono state smentite dalla prima guerra mondiale anche sotto lo specifico profilo della guerra in Adriatico, dove la superiorità italiana in fatto di corazzate non ha avuto modo di tradursi in -proiezioni di potenza- contro le coste dei territori controllati dall'Austria.

Né D.B. questa volta considera, nemmeno in via di pura ipotesi, le possibilità e gli ostacoli per un'offensiva italiana su questo fronte, quale si sarebbe verificata dal 1915 al 1917. Eppure negli scritti del 1880 aveva previsto un'offensiva iniziale dell'Esercito fin oltre l'Isonzo e fino alla conquista di Trieste, facendone una forte base d'operazioni – rifornita dal mare – anche per ulteriori operazioni in profondità (Cfr. Tomo I, Parte I, para, VI).

Infine sfugge a D.B., ancora una volta, l'importanza del traffico mercantile specie in una guerra di lunga durata. Per questo egli non può prevedere che, nella prima guerra mondiale, l'apporto inglese sarebbe stato determinante non tanto sotto forma di concorsi militari diretti, ma in termini di aiuti economici e di forniture – via mare – di materie prime essenziali per la prosecuzione della guerra. Il potere marittimo è stato la base indispensabile per la nostra vittoria; ma lo è stato sull'Atlantico e, in generale, sulle rotte di Gibilterra e Suez ai porti del Tirreno: non nell'Adriatico.

Non è certo il caso di parlare di aiuti finanziarii o morali e perciò non rimangono che quelli militari.

La situazione dell'Italia nel Mediterraneo è tale che gioverà sempre all'Inghilterra avere amica l'Italia e potere utilizzare le nostre splendide basi d'operazioni di Messina e di Maddalena le quali rappresentano nella bilancia della guerra un non piccolo peso, mentre la posizione dell'Inghilterra non rappresenta alcun valore per l'Italia, a meno che non si consideri l'Egitto come possesso inglese dominante le nostre comunicazioni coloniali.

La marina militare dovrebbe costituire anch'essa una attività nel bilancio anglo-italiano, ed egli è certo che a Downing Street questa eventualità fu spesso considerata, ma senza ammettere che l'Inghilterra, secondo il giudizio di Laird-Clowes, preferisca rimanere sola anziché male accompagnata, egli è certo che, data la presente situazione europea, il nostro potere marittimo rappresenta una assai minima utilità positiva per l'Inghilterra.¹⁹

Quale utilità potrebbe rappresentare l'esercito?

Noi dimostrammo l'insufficienza del potere continentale britannico, e la necessità di rafforzarlo colle solidarietà capaci di salvaguardare le colonie continentali.

Escludendo le colonie dell'America settentrionale, non salvaguardabili in alcun modo senza un compromesso con gli Stati Uniti, l'India e l'Egitto sono quelle continentali più vulnerabili, ma quando si considera che l'India può essere solamente salvaguardata dalla gravitazione della Germania sulla Vistola e che l'Egitto potrà essere per molto altro tempo salvaguardato direttamente dal dominio del Mediterraneo ed indirettamente dalla gravitazione sul Reno, si ha ragione di credere che l'ausiliarità dell'Italia, benché non disprezzabile, rappresenti una utilità cui gli inglesi non accordano l'importanza che le attribuiscono gli italiani.²⁰

L'autore anonimo dell'opuscolo *l'Alleanza Anglo-Italiana* dopo di avere esaminata la situazione indo-egiziana conclude che la Gran Bretagna non può fare a meno della nostra cooperazione terrestre, e che l'intervento dell'XI e XII corpo d'armata italiani sarebbe una vera fortuna per il Regno Unito in caso di conflitto contro la Francia o la Russia. Non molto dissimile è il giudizio del Carignani²¹ e della maggior parte

¹⁹ Il brutale giudizio del Laird - Clowes è contenuto nel saggio *The millstone round the neck of England* (1895). Non c'è dubbio che il peso del potere marittimo italiano per l'Inghilterra non poteva essere determinante: nel 1915-1918, la flotta italiana è stata interamente impegnata nel confronto navale con l'Austria in Adriatico, richiedendo anche concorsi francesi e inglesi. Né l'apporto delle basi di Messina e la Maddalena poteva essere considerato di grande peso: l'Inghilterra nel Mediterraneo aveva già, al tempo, Gibilterra, Malta, l'Egitto, Cipro, Suez. In caso di conflitto con la Francia, Messina sarebbe stato un duplicato di Malta; La Maddalena, strategicamente ben collocata, era troppo avanzata e troppo esposta. Né era certo che l'Italia, da sola, sapesse salvaguardare la «Cornice» ed evitare gli sbarchi...

³⁶ D.B. tratta l'insufficienza del potere continentale britannico e i riflessi che ne derivano, nella Situazione militare mediterranea. Le sue considerazioni sullo scarso interesse dell'Inghilterra per le possibilità dell'Esercito italiano sono centrate solo per quanto riguarda il possibile contributo italiano alla difesa dell'Impero inglese e in nuove conquiste coloniali, Altro è invece il caso di una guerra europea che coinvolga l'Inghilterra, e a tal proposito D.B. non prevede che, nel 1915, proprio considerando in primo luogo il possibile apporto delle forze terrestri italiane all'Intesa, l'Inghilterra si sarebbe fatta promotrice dell'entrata in guerra dell'Italia al suo fianco, con promesse e offerte che altrimenti non avrebbe fatto. Né si può trascurare – come fa D.B. – il danno che sarebbe derivato alla flotta inglese dal possesso delle basi italiane da parte della flotta tedesca.

²¹ G. Carignani, L'Italia, l'Ingbilterra e la Triplice (1894).

degli italiani, ma la guerra contro il Sudan, l'ultimatum di Fashoda ed il recentissimo accordo anglo-francese dimostrano che l'Inghilterra ha nelle sue mani ben altri strumenti risolutivi della questione egiziana ed africana che non siano i nostri due corpi d'esercito.

Non intendiamo già affermare che l'Inghilterra sdegni la nostra cooperazione territoriale, e che non sappia proprio che farsene, perché le situazioni politiche e militari che nel 1878 e 1882 la indussero a farci proposte di cooperazione potrebbero rinnovarsi, intendiamo solo stabilire che il nostro potere territoriale rappresenta per l'Inghilterra una utilità eventuale e problematica, mentre il potere marittimo inglese guarantirebbe l'esistenza e la prosperità dell'Italia.

Se il do ut des è la base delle alleanze, dobbiamo convenire che abbiamo assai poco da dare e molto da ricevere, e dobbiamo anche riconoscere che, se l'Inghilterra prima e dopo il nostro risorgimento ha fatto il possibile per aiutarci, per tutelarci nei momenti difficili, come nel 1870, nel 1887 e 1893, per metterci sulla buona via della redenzione economica e politica, noi abbiamo certamente fatto il possibile per alienarci, come fanno i ragazzi capricciosi ed impertinenti, con sdegnosità e rifiuti le simpatie di chi, con grande longanimità, continua a confortarci e proteggerci.

Confidenti in questa longanimità noi continuiamo a considerare l'Inghilterra come l'alleata naturale, quasi forzata, e senza comprendere l'evoluzione che dal 1882

ad oggi ha compiuta la coscienza britannica.

Questa evoluzione deriva in gran parte dalla nostra condotta, ma anche dal continuo deprezzamento del nostro potere navale che è uno dei due cardini su cui poggia lo *statu quo* per non dire il dominio del Mediterraneo.

La nostra insufficienza navale esclude ed escluderà sempre più la probabilità di una solida e duratura alleanza, poiché l'Inghilterra si gioverà di altri compromessi per assicurare sempre in modo assoluto la preponderanza del potere marittimo dal quale

dipende la sua esistenza.

Ad onta delle nostre repulsività, della nostra incapacità a costituire un adeguato potere navale, del nostro deprezzamento morale, della evoluzione della coscienza britannica, dei compromessi anglo-americani, anglo-giapponesi ecc. l'Inghilterra non disconosce l'influenza mediterranea dell'Italia e perciò se non sollecita la nostra solidarietà non la esclude dagli eventi probabili.

Le precedenti considerazioni permettono dunque di stabilire i seguenti principii

fondamentali:

1.º L'alleanza anglo-italica è fra tutte quella che permette di risolvere nel modo

più efficiente il nostro problema nazionale;

- 2.º L'Inghilterra per ragioni storiche, politiche, militari e per le sue tradizioni marittime tende a mantenersi svincolata, quanto è possibile, da solidiarietà che circoscrivano la sua iniziativa, a meno che tali solidarietà siano sufficienti a guarantire in modo assoluto il suo impero mondiale;
- 3.º L'Italia, non potendo offrire tale garanzia non può fare assegnamento che sopra compromessi occasionali e temporanei, riguardanti speciali questioni, ma non può sperare in una alleanza duratura e palese che risolva completamente il suo problema nazionale;
- 4.º La situazione dell'Italia nel Mediterraneo, le sue buone basi d'operazione, il suo potere territoriale tendono a provocare l'alleanza anglo-italica, ma questa sarà

poco probabile finché il nostro potere navale non sia in grado di esercitare una risolutiva influenza sulla situazione mediterranea;

5.º Il potere navale che consente questa risolutiva influenza non può essere inferiore ai due terzi di quello francese, nel qual caso l'alleanza anglo-italica sarebbe altrettanto utile, per non dire necessaria all'Inghilterra quanto all'Italia.²²

* * 4

La solidarietà italo-germanica presenta caratteristiche dissimili da quelle dell'alleanza anglo-italica, che importa di determinare.

La dissomiglianza principale dipende dal fatto che l'alleanza anglo-italica può risolvere direttamente e quasi completamente il nostro problema nazionale, mentre quella germanica non può risolverlo che indirettamente ed in modo molto incompleto.

Il potere continentale italo-germanico risolve completamente e direttamente il problema continentale assicurando l'integrità nazionale, ma non risolve completamente il nostro problema peninsulare e tanto meno quello espansivo.

La tutela della penisola e della espansione, per insufficienza del potere marittimo, non può derivare che dalla indiretta influenza del preponderante potere continentale, il quale, se potè escludere fino ad ora la probabilità del conflitto colla Francia, ha un campo di azione assai più limitato del potere marittimo.

L'alleanza italo-germanica se è meno efficiente di quella anglo-italica contro la Francia lo è però assai più contro l'Austria, anche quando cessasse la solidarietà della *triplice*, onde può dirsi che gli svantaggi ed i vantaggi si equilibrano per quanto riguarda il problema difensivo, ma non per quanto si riferisce alla prosperità ed alla espansione dell'Italia.

Considerata nella sua efficienza nazionale l'alleanza anglo-italica è assai più perfetta di quella italo-germanica, ma questa per effetto della *triplice* risolve un problema assai più complesso e guarantisce la pace europea in modo assai più efficiente dell'alleanza anglo-italica.

Finché la pace europea è sufficientemente guarantita anche il nostro problema difensivo è completamente risolto, ma quello espansivo rimane sempre conculcato per insufficienza del potere marittimo della *triplice* in paragone di quello della *duplice* alleanza franco-russa.

Ad onta di tale insufficienza maritima della *triplice*, essa fu ed è ancora capace di risolvere con vantaggio, ma certamente con maggiori difficoltà, il problema europeo, come dimostrammo nella *situazione militare mediterranea* prendendo in esame tutti i fattori risolutivi del conflitto della *duplice* contro *la triplice*.

Questo apprezzamento è forse contestato da molti i quali accordano alla duplice una preponderanza non solo marittima ma ben anco continentale, come afferma

[&]quot;In sostanza, la tesi di D.B. attiene alla differenza tra «volere» e «potere»: l'alleanza con l'Inghilterra sarebbe per noi desiderabile, ma fino a quando la flotta italiana non ha raggiunto i 2/3 della francese, l'Inghilterra non la vorrebbe. E il livello di 2/3 al momento non è un programma: è un auspicio, un'ipotesi, una speranza.

l'Hobson,²³ ma quando si considerano tutti i fattori intellettuali, morali e qualitativi dell'esercito germanico, la situazione geografica e la preparazione del teatro d'operazione, si è costretti a concludere che, continentalmente, la preponderanza della *triplice* è ancora una garanzia della pace europea, come lo dimostrano le non esplicate ambizioni franco-russe e la recente proposta dello Czar, la quale tende piuttosto a puntellare una pericolosa situazione politica anziché a gettare le basi di un nuovo diritto europeo.

Se però la *triplice* risolve con sufficiente probabilità di successo il problema europeo, essa non salva l'Italia, nella ipotesi di un conflitto colla *duplice*, da uno spaventoso disastro marittimo, poiché su di essa piomberà più iracondo il vandalismo nemico, memore delle antiche sue gesta nel Genovesato, nel Piemonte, nel Palatino.²¹

Tutta la costiera italiana, se pure non l'intera penisola, sarà messa a sacco e rovina in omaggio ai dieci comandamenti del decalogo della *feune école*, e se è lecito supporre che i vandali, alla stretta dei conti pagherebbero i danni non è meno vero che l'Italia stenterebbe a risanare le piaghe, e non potrebbe mai fare risorgere dalle macerie i capilavori di tre civiltà.

Queste considerazioni permettono di affermare:

- 1.º La triplice ha risolto e può risolvere ancora con successo il problema europeo;
- 2.º Questo successo deriva dalla preponderanza continentale e non da quella marittima;
 - 3.º Questa preponderanza è essenzialmente qualitativa anziché quantitativa;
- 4°. La preservazione di questa preponderanza non permette riduzioni, ed implica anzi incrementi quantitativi, del potere territoriale;
- 5.° La necessità di questa preservazione, se pure-non d'incremento, esclude la possibilità, almeno per l'Italia, di incrementi navali:25
- 6.º L'insufficienza navale della *triplice*, e dell'Italia specialmente, espone la nostra costiera, nella ipotesi del conflitto, ad uno spaventoso disastro;
- 7.º La probabilità del conflitto non potendo essere esclusa che da una permanente preponderanza degli eserciti, l'Italia si trova sbarrate le vie del suo risorgimento navale, economico ed espansivo.

²⁵ P. Hobson, Situation and out - look in Europe (1895), - (Nota di D.B.),

²¹ Nella *Situazione militare mediterranea* del 1895 queste catastrofiche previsioni erano assenti. Esse attengono, in generale, all'ineliminabile inferiorità navale dell'Italia rispetto all'Inghilterra. Da notare che D.B. non considera nemmeno per ipotesi la nuova situazione navale – proibitiva per l'Italia – alla quale avrebbe portato di lì a qualche anno l'entente Cordiale anglo-francese, contrapposta alla Triplice. Ciò significava che, fino a quando fosse restata nella Triplice, l'Italia nel Mediterraneo avrebbe dovuto fare i conti con le flotte francese e inglese riunite, in un rapporto di forze in tutti i casi proibitivo. Come abbiamo prima ricordato, tale situazione indusse lo Stato Maggiore della Marina a concludere una Memoria dell'aprile 1913 con queste parole ammonitrici: «o cambiare la Marina, mettendola in relazione alla politica; o cambiare la politica, mettendola in relazione alla Marina».

⁴⁵ Questo complica il problema e rende ben dissimile la situazione dell'Italia da quella dell'Inghilterra, che non ha confini terrestri e quindi è in una situazione ben diversa – e più favorevole – da quella dell'Italia. Non si capisce, pertanto, perché nel Capitolo II (Cfr. Nota 11) D.B. presenti il problema difensivo dell'Inghilterra più facile da risolversi di quello dell'Italia. Tant'è vero che, per l'Italia (fatto rimarchevole) D.B. esclude che il pur necessario incremento del potere marittimo possa essere ottenuto con una proporzionale diminuzione del potere terrestre, cioè con un'impostazione della politica militare e navale italiana analoga a quella tradizionalmente seguita dall'Inghilterra.

La verità di questi princìpi ci rese caldi propugnatori della adesione dell'Inghilterra alla *triplice*, confortati in questa nostra propaganda dall'apostolato del Wilson, dell'Hobson, del Wilkison;³⁶ ma dato pure che questa adesione debba essere differita noi crediamo che la solidarietà italo-germanica, ad onta della sua imperfezione, sia quella che soddisfa, alla maggiore somma d'interessi presenti e futuri dell'Italia, integrando la maggiore somma d'interessi europei.

La presente situazione europea permette infatti di affermare quanto segue:

- 1.º La persistenza della *triplice* costringerà prima o poi, volente o nolente, per quella forza delle cose che domina gli uomini e gli Stati, l'Inghilterra ad aderirvi;
- 2.º L'adesione dell'Inghilterra consente una tale preponderanza continentale e marittima da assicurare per molto tempo il regno della pace in Europa;
- 3.º La *tetrarchia* trascinerà fatalmente nella sua orbita tutti gli altri Stati europei, esclusa la Russia, finché questa costituisce una minaccia europea;
- 4.º La Francia stessa, rinunciando per amore o per forza, alla sua politica anti-europea, potrà risolvere con dignità e vantaggio il suo problema nazionale;
- 5.º La costituzione di una forte, sapiente ed umana preponderanza militare è il migliore metodo pratico per preparare i futuri Stati Uniti d'Europa;
- 6°. La separazione dell'Italia dalla *triplice*, così provocata da funeste quanto incoscienti ambizioni, ritarderebbe e comprometterebbe la soluzione del problema europeo;
- 7°. L'adesione dell'Italia ad altra solidarietà le cui obbiettività fossero anti-europee ed offensive, mentre quelle della *triplice* sono difensive ed europee, aggraverebbe le perturberebbe la situazione dell'Europa, provocando inevitabilmente la guerra;
- 8.º L'alleanza anglo-italica, presa isolatamente, non potrebbe lungamente equilibrarsi fra le altre due grandi solidarietà e sarebbe costretta a gravitare verso quella che accentra la maggiore somma d'interessi europei;
- 9.º L'Inghilterra isolata può con varia fortuna equilibrarsi, ma vincolata all'Italia deve fatalmente decidersi per una delle due alleanze continentali e la sua scelta non può essere dubbia;
- 10°. L'alleanza anglo-italica, quando pure potesse sussistere equilibrandosi, peggiorerebbe la presente situazione europea, provocherebbe un disgregamento gravido di pericoli, non risolverebbe il problema britannico, e trascinerebbe l'Italia in avventure coloniali incompatibili colle sue condizioni politiche, economiche e militari.²⁷

^{**} Se si considera la diagnosi della situazione europea e italiana fin qui compiuta da D.B., tale adesione non sembra una scelta ma una via obbligata, ed è solamente il meno peggio: di peggio, vi sarebbe l'isolamento assoluto di fronte alla minaccia francese. Va comunque tenuto presente che né in questa occasione, né negli scritti precedenti D.B. considera con la dovuta profondità l'apporto militare che l'Austria e la Germania avrebbero potuto dare dall'Italia, almeno in termini di vincolo di un certo numero di forze francesi (anche terrestri) sottratte al confronto con l'Italia, sulle Alpi e nel Mediterraneo.

E le previsioni di cui al punto 1º e al punto 9º sono infondate, perché non considerano appieno che cosa significa – dal punto di vista – quella minaccia crescente del potere marittimo germanico alla quale D.B. fa solo un rapido accenno. Certo, la scelta inglese non poteva essere dubbia: dovendo scegliere tra allearsi con una potenza marittima sua potenziale rivale ma a lei da sempre molto inferiore, la Francia, e una che tendeva a una parità navale che l'Inghilterra non aveva mai consentito da secoli a nessuno (la Germania), la preferenza inglese non poteva che cadere sulla prima, tanto più che la Francia – a maggior ragione se unita alla Russia – aveva tutto l'interesse – e anche le possibilità – di contrastare con successo la potenza terrestre tedesca e con essa l'aspirazione della Germania alla *leadership* sul continente europeo.

Si vera sunt exposita se ne deve concludere che l'alleanza anglo-italica ad onta dei suoi miraggi, delle sue seduzioni, della sua capacità di risolvere il nostro problema nazionale... non rappresenta né per noi, né per l'Inghilterra quel complesso di utilità presenti e future che potrebbero consentire solidarietà italo-germanica od anglo-germanica.²⁸

La questione delle alleanze si risolve quindi per l'Italia:

1.º Nella preservazione della triplice;

2.º In buona cointelligenza colla Inghilterra;29

3.º Nella propiziazione del riavvicinamento anglo-germanico, da cui dipende la costituzione della *tetrarchia* europea.

La soluzione del problema europeo deve essere il supremo obbiettivo di tutti gli Stati, ma specialmente di quelli più deboli, e l'Italia deve contribuire anche a costo di sagrifizii maggiori, a creare quella preponderanza militare, continentale e marittima che è garanzia reale e duratura di pace e di prosperità per l'Europa. ⁵⁰

* * 4

Determinata, nelle linee generali, la soluzione del problema delle alleanze rimane a vedersi se queste alleanze possono consentirci, oltre l'integrità e l'esistenza nazionale, anche l'espansione; cioè se consentono, e fra quali limiti, una soluzione definitiva, e non soltanto precaria, del nostro problema espansivo.

In altri termini l'alleanza guarantisce soltanto l'esistenza o può anche guarantire la prosperità nazionale?

La nazione che può guarantire coi propri mezzi nazionali la sua integrità ed indipendenza può trovare nell'alleanza una sufficiente, benché sempre transitoria, garanzia di espansione e di prosperità, ma la nazione che non ha i mezzi di tutelare da sola la propria esistenza potrà chiamarsi fortunata se l'alleanza gliela potrà guarantire.

La prosperità che deriva dalla sicurezza della esistenza potrà conseguirsi, ma quella che dipende dalla espansione non può conseguirsi che colla esuberanza dei proprii mezzi nazionali al compito difensivo, e la nazione che disconosce questo principio dà prova di essere altrettanto ignorante quanto presuntuosa.

In virtù delle alleanze che le possono guarantire l'esistenza, l'Italia potrà certamente conseguire quella prosperità interna che deriva dal sentirsi sufficientemente

²⁶ Queste conclusioni – così come quelle del precedente punto 10° – sono in accordo con quelle della Situazione militare mediterranea, ma non concordano con quelle compiute in precedenza in questo capitolo.

²⁹ Non è chiaro che cosa D.B. concretamente intenda per «buona cointelligenza con l'Inghilterra». Da notare che egli non esamina mai – neppure come ipotesi – la possibilità di stabilire una «buona cointelligenza» con la Francia, che arrecherebbe ben altri vantaggi immediati nel Mediterraneo.

³⁰ Ciò significa che l'Italia deve dare il suo contributo a una Europa sotto l'egida continentale germanica e l'egida marittima inglese, che la completa. In questa occasione, D.B. non riporta più frasi come queste, che aveva scritto nell'articolo «Marina e alleanze» sulla *Gazzetta del Popolo* del 3 febbraio 1899:

 ^{- «}la provvidenza, che per il bene europeo creò la Germania, volle compiere l'opera sua concedendo alla Germania, un Imperatore che è la provvidenza dell'Europa»;

^{--«}anche quando la *Tetrarchia* europea [cioè l'alleanza tra Austria, Germania, Inghilterra e Italia da lui auspicata N.d.c.] fosse un fatto compiuto, il regno della pace non consentirebbe che un parziale disarmo territoriale e non consentirebbe mai la riduzione degli armamenti navali».

sicuri in casa propria, e quindi preparare e sviluppare i mezzi della sua futura espansione, ma finché non sarà in grado di tutelare col proprio potere militare la sua esistenza, le alleanze non potranno consentirle alcuna seria garanzia coloniale, poiché i principii stessi che reggono la dinamica espansiva delle nazioni reggono pure quella delle alleanze.

La solidarietà che fosse appena in grado di salvaguardare, contro le possibili minaccie, la comune esistenza non avrebbe certamente disponibili le esuberanze di

potere militare necessarie alla tutela espansiva e coloniale.

Quando esistessero esuberanze di potere militare, continentali o marittime, le alleanze potrebbero giovarsene per tutelare l'espansione, ma in tali casi ogni nazione utilizza a proprio vantaggio le nazionali esuberanze, e sarebbe ingenuità il supporre e petulanza il pretendere che venissero impiegate a vantaggio di chi non può, e specialmente di chi non sa o non vuole, concorrere a creare queste esuberanze di potere militare.

Le alleanze hanno obblighi ed impegni difensivi, nei limiti delle proprie forze e del problema difensivo di ogni singola nazione, ma per quanto riguarda l'offensiva e l'espansione ciascheduna deve fare fuoco colla propria legna, e quando legna esuberante non c'è pare che sia proprio il caso di dire *quare conturbas me*.

Le deficienze del combustibile consigliano il più prudente consumo, e le nazioni alleate non possono certo vedere di buon occhio, e potrebbero anche non consenti-

re, che venisse sciupato.

Il potere militare impiegato alla tutela della espansione è indubbiamente sottratto a quello della alleanza, e quando tali sottrazioni divengono permanenti debbono essere reintegrate e costituire perciò eccedenze di potere militare.

Quali sono le esuberanze continentali o marittime dell'Italia?

Di esuberanze navali non è proprio il caso di parlare perché tutti sanno, meno forse gli italiani, che l'Italia è, e rimarrà per molto altro tempo, marittimamente indifesa. Il sottrarre forze navali per scopi espansivi alla esigua ed insufficiente nostra flotta, quando queste sottrazioni abbiano carattere permanente, è un reato nazionale ed una provocazione politica, quando l'alleanza non disponga di un esuberante potere navale, a compenso di altre esuberanze di cui si potesse disporre.

Il potere territoriale dell'Italia rappresenta esso una esuberanza militare utilizza-

bile a vantaggio delle alleanze?

Considerato nazionalmente il nostro potere continentale, anche non tenendo conto dello sfacelo organico del quale ha già dato prova, può ritenersi appena sufficiente al suo compito difensivo contro l'Austria, ed è purtroppo insufficiente e non in grado di impedire almeno le grandi invasioni marittime, onde non possiamo disporre, nazionalmente, di esuberanze territoriali a compenso delle insufficienze navali.

Considerato internazionalmente, data la presente situazione europea della *triplice* contro la *duplice*, il nostro potere militare non presenta esuberanze al compito difensivo della alleanza, e nella bilancia della guerra l'Italia non getterebbe che un potere relativamente inferiore a quello degli alleati, tenendo conto di tutti gli elementi che costituiscono l'entità degli Stati.

La situazione internazionale esclude quindi, per l'Italia, qualsiasi esuberanza militare, continentale e marittima, ed esclude perciò anche qualsiasi obbiettività, non solo definitiva e permanente ma benanche transitoria, di carattere espansivo.

La solidarietà anglo-italica, quando fosse un fatto palese e compiuto, consentirebbe qualche esuberanza territoriale ed una grande esuberanza marittima al problema difensivo della alleanza, e perciò potrebbe consentire all'Italia una sufficiente sicurezza nella sua espansione, finché persistesse l'alleanza, ma le considerazioni che abbiamo precedentemente esposte ci conducono alle conclusioni seguenti:

- L'alleanza anglo-italica tende a trascinare l'Italia ad imprese coloniali eccedenti i limiti della sua potenzialità economica e militare;
- 2.º La nostra cooperazione militare sarebbe utilizzata quasi interamente a vantaggio della Inghilterra, la cui preponderanza economica e commerciale sfrutterebbe l'opera nostra, non lasciandoci che le briciole e gli ossi da rosicchiare;
- 3.º l'Italia avrebbe l'apparenza del dominio coloniale con tutti i pesi ed i pericoli che ne derivano, mentre l'Inghilterra ne avrebbe la migliore sostanza;
- 4.º La sicurezza del dominio coloniale sarebbe vincolata alla durata dell'alleanza, sempre problematica, cessando la quale bisogna ricorrere ad una nuova tutela o rinunciare alla utilizzazione, sempre futura, dei sagrifizii compiuti;
- 5.º La situazione di tali colonie, eternamente sotto tutela, non può essere che perturbata, infeconda e gravida di pericoli e di vergogne.

Il miraggio di codesto dominio coloniale, sempre soggetto a tutela, non ci seduce e perciò, pure apprezzando la benefica influenza che l'Inghilterra può esercitare sullo sviluppo della nostra espansione, noi crediamo che l'Italia dovrebbe sempre procedere assai cauta nelle imprese che impongono una tutorietà navale finché il suo potere marittimo non sia guarantigia quasi assoluta di una duratura ed equilibrata solidarietà anglo-italica.

Da qualunque lato si esamini e si rigiri la questione delle alleanze, si è costretti a concludere che l'Italia rimarrà sempre vassalla in qualsiasi alleanza, e non avrà sicurezza di espansione e di prosperità finché il suo potere marittimo non sarà in grado di tutelarne l'esistenza e consentire qualche esuberanza per la salvaguardia, relativa e mai assoluta, dei suoi interessi espansivi.

Nessuna nazione può avere la sicurezza assoluta dei suoi dominii coloniali, se continentali; l'Inghilterra sola può averla per i suoi dominii insulari, peninsulari e costieri, ma tutti gli altri Stati non possono avere che una sicurezza relativa, e fra questi primeggia forse l'Italia, la quale più della Germania e della Francia stessa potrebbe avere un dominio coloniale, quando avesse un potere marittimo che consentisse adeguate esuberanze oltre quello indispensabile al compito difensivo.

La situazione internazionale europea tende ad un equilibrio sempre maggiore e l'adesione della Inghilterra alla *triplice* le darebbe una stabilità sufficiente a consentire un lungo periodo di pace, se non di disarmo, ed un grande sviluppo di dominio coloniale, ma l'intervento di nuovi Stati e di grandi marinerie nel consorzio mondiale rende possibili nuovi sistemi di alleanze extra-europei, il cui potere militare sarà essenzialmente marittimo, onde le flotte tendono a divenire sempre più gli elementi determinanti e risolutivi delle future alleanze.

La nuova situazione mondiale, che va di giorno in giorno affermandosi, consiglia quindi di non affidarci troppo alle presenti alleanze; per quanto riguarda l'espansione coloniale, di non avventurarci troppo in imprese alla cui tutela non basti il potere militare nazionale; di impegnare il meno possibile la bandiera e la dignità della nazione; di preparare con amore i mezzi della espansione, cui non mancheranno certamente in avvenire le opportunità di affermare il loro potere con vantaggio e decoro della Patria.

L'Inghilterra, anche nei tempi delle maggiori audacie, fu sempre prudente e preveggente, e quella sapienza di Stato che essa imparò da Venezia fu e dovrebbe essere ancora patrimonio italiano.⁵¹

«È una illusione, per una Nazione debole, sperare di poter migliorare in modo duraturo la propria situazione internazionale appoggiandosi su alleanze potenti; prima o poi la debolezza militare e navale affiora e si ripercuote nella indipendenza stessa della Nazione tutelata. Questo è il concetto che il Bona-

mico svolge nel presente capitolo.

«Egli esamina, nel caso dell'Italia, il vantaggio dal punto di vista marittimo di un'alleanza anglo-italiana. E viene alla conclusione che tale alleanza potrebbe essere ricercata dall'Italia, ma l'Inghilterra non avrebbe interesse di sollecitarla, sia per ragioni di principio in quanto l'Inghilterra non desidera vincolarsi con nessuno, sia per lo scarso potere navale allora rappresentato dall'Italia. Ricordiamo che eravamo nel 1898. Anche ammettendo che l'alleanza si fosse attuata, l'Italia, trovandosi in mediocri condizioni di potenza, avrebbe fatto la parte di ancella: giacché l'Inghilterra avrebbe sfruttato l'opera nostra, non lasciandoci che le briciole e gli ossi da rosicchiare.

-Come si vede, quarant'anni fa il Bonamico aveva previsto giusto, specialmente quando afferma che l'Italia avrebbe l'apparenza del dominio coloniale con tutti i pesi ed i pericoli che ne derivano, mentre l'Inghilterra ne avrebbe la migliore sostanza. Sono previsioni profetiche! Oggi si verifica qualcosa di simile per la nostra azione in Etiopia. Fin che si è trattato di accordi diplomatici, dei quali non si vedeva prossima la realizzazione, l'Inghilterra è stata nostra amica: ma quando l'Italia ha mostrato la ferma intenzione di realizzare detti accordi, allora difficoltà e inimicizie sono sorte per ostacolare il nostro sforzo. E purtroppo anche un altro accordo, quello recente con la Francia, non promette molto di più...

«A conclusione del capitolo, il Bonamico consiglia di non affidarsi troppo alle presenti alleanze,

per quanto riguarda la espansione coloniale».

⁸¹ Nel suo commento alla fine del capitolo, il comandante Po parla degli svantaggi di un'intesa coloniale con l'Inghilterra, riferendoli alla situazione internazionale del momento e in particolare all'ostilità dell'Inghilterra per l'impresa d'Etiopia. Ma non accenna né all'insistenza di D.B., anche in questo capitolo, sui pericoli e gli inconvenienti che comportano per l'Italia le imprese coloniali in termini di sottrazioni di potere marittimo e terrestre, né ai vantaggi che a giudizio dello stesso D.B. assicurerebbe (nel 1899) all'Italia l'alleanza con la Germania, al momento ritornata di attualità. Riproduciamo integralmente – come documento storico di un'epoca – le considerazioni del Po:

CAPITOLO V

LE ESIGENZE FINANZIARIE DELLA MARINA: RAFFRONTI STATISTICI CON LA SPESA MILITARE E NAVALE DEI PRINCIPALI STATI EUROPEI

D.B. qui riprende l'articolo «Marina e finanza» pubblicato sulla «Gazzetta del

Popolo» del 18 gennaio 1899.

"La storia di tutti gli Stati dimostra chiaramente che non vi può essere una buona finanza senza una buona politica, che non vi può essere una buona politica senza un adeguato potere militare e che questo non può esistere e consolidarsi senza una buona stabilità dello Stato". Sulla base di questo asserto tuttora aureo, D.B. individua le concrete esigenze finanziarie per assicurare all'Italia una Marina in grado almeno di scongiurare le invasioni marittime, visto che nel decennio 1890-1900 "sono stati sottratti alla Marina 500 milioni, per essere scialacquati nell'impresa eritrea".

Come sempre, l'analisi di D.B. è a larghe maglie: in essa trovano rilievo i raffronti statistici con la spesa militare delle principali potenze europee, così come i negativi riflessi del deteriore clima morale allora prevalente nel Paese, che fanno del reperimento delle risorse necessarie per la Marina un problema non solo finanziario.

La conclusione alla quale l'autore perviene è che per il decennio futuro la Marina ha bisogno di un assegno straordinario di 300 milioni e di un bilancio ordinario annuale di 150 milioni. Obiettivo – egli assicura – raggiungibile, purché si ponga rimedio alla «crescente corruzione morale», dalla quale deriva il dissesto economico. Infatti l'Italia è agli ultimi posti in Europa nell'aliquota di reddito destinata alle spese militari, e per il resto, «il circuito della salute nazionale è costituito da una sana morale, da una buona stabilità di governo, da una saggia amministrazione, da una solida finanza, da una prudente politica e da un potere militare sufficiente a salvaguardare l'esistenza nazionale».

(F. B.)

Il nostro problema marittimo considerato nazionalmente ed internazionalmente, stabilisce, come vedemmo, la seguente graduazione del potere navale, indispensabile al conseguimento degli obbiettivi assoluti, relativi e complementari:

1.º Incremento della flotta fino al limite minimo, ma sufficiente a salvaguardare

l'esistenza nazionale;

2.º Incremento della flotta fino al limite sufficiente a guarantire la costiera dalle distruzioni più minacciose;

3.º Incremento della flotta fino al limite che le consente l'offensiva, dopo prov-

veduto efficacemente alla tutela della esistenza e della dignità nazionale.

Il programma indica quindi tre stadii successivi di incremento dell'armata, ed è superfluo affermare che se l'Italia non ha conseguito il primo non può presumere di conseguire il secondo ed il terzo poiché, come vedemmo, le obbiettività assolute, relative e complementari corrispondono a successivi incrementi del potere navale.

Questa gradualità del nostro programma era stata definita nel 1880 colla *classifica dei determinanti difensivi*,¹ ed allora concludevamo, come affermiamo oggi, che il giorno in cui l'armata potrà dire al paese, io posso salvaguardare la penisola dalle invasioni marittime, saranno in gran parte compiute le speranze nazionali, poiché l'Italia, per quanto ancora minacciata dal mare, potrà considerarsi arbitra dei propri destini.

Il nostro problema marittimo non ha variato da vent'anni, e questa inalterabilità è la migliore prova che esso era stato posto e risolto secondo verità e natura.

Oggi come allora, gli stadii del nostro programma sono tre, ed il primo stadio,

ad onta di qualche sagrifizio, non è ancora raggiunto.

I nostri sforzi debbono ancora tendere a conseguire il primo obbiettivo, cioè ad elevare la nostra armata ad una potenza non inferiore alla metà di quella francese.²

Raggiunto questo stadio potremo tendere al secondo ed anche al terzo, ma finché non avremo fatto il primo passo pare superfluo occuparci di ciò che dovremo fare quando la capacità economica del paese abbia consentito il conseguimento del principale obbiettivo.

Come mai dirà l'esausto contribuente, dopo tanti sagrifizii per la flotta, essa non è nemmeno in grado di salvaguardare l'esistenza nazionale?

Quanti altri sagrifizii occorrono ancora per raggiungere questo scopo?

Perché mai la flotta germanica, quasi equivalente alla nostra, può permettere alla Germania una risoluta politica coloniale, mentre la nostra non può nemmeno guarantirci l'integrità nazionale?

Le ragioni di questa dissomiglianza fra la capacità, diremo politica e non militare, delle due flotte le esponemmo nel capitolo precedente, ma non sarà forse inutile riaffermare che la flotta germanica, se può concorrere, non è indispensabile a tutelare l'integrità della Germania.

La guerra del 1870, anche indipendentemente dalla eccezionale rapidità della vittoriosa offensiva continentale, avrebbe ad evidenza provato l'incapacità della flotta francese ed esercitare una risolutiva influenza sul conflitto, mentre per l'Italia l'armata è, quanto e forse più dell'esercito, un fattore difensivo della sua esistenza.

La flotta germanica, data la potenza continentale, la solidità dell'esercito e le condizioni della costiera, è difensivamente quasi superflua, e può perciò considerarsi un fattore offensivo, quasi interamente utilizzabile alla tutela della espansione.

In condizioni presso che simili si trovano l'Austria, la Russia e la Francia istessa può considerare la sua esistenza quasi indipendente dal potere difensivo della flotta, tenendo conto dell'attuale potere marittimo della Germania e dell'insufficiente potere continentale dell'Inghilterra.

1 Si veda Tomo I, Parte I, para. VI.

² Questa è la prima ragione delle analogie tra le tesi di D.B. nel 1878-1881 e quelle del 1899.

La Francia non potrebbe certamente scoprire, come la Germania, l'Austria, la Russia, la sua ricca costiera oceanica e mediterranea senza provocare gravi disastri, ma per quanto grandi potessero essere non sarebbero mai tali da compromettere

gravemente l'esistenza della Nazione.

Forse, in avvenire, col giganteggiare del potere navale germanico, così solidamente innestato sulla economia, sulla produttività, sulla energia nazionale, la situazione potrà mutarsi, ma quell'avvenire è ancora molto lontano, e quando pure si avverasse l'influenza del potere navale germanico sulla risoluzione di un ipotetico conflitto, sarebbe sempre di gran lunga inferiore a quella derivante dal potere navale francese sulla situazione militare italiana.

Quando pure i poteri militari, continentali e marittimi, della Germania e della Francia riuscissero ad una relatività presso che simile a quella degli analoghi poteri franco-italiani, gli effetti di questa preponderanza non potrebbero mai avere per la Francia le conseguenze immediate e funeste che avrebbero per l'Italia.3

Non occorre certamente esporre qui le ragioni geografiche, topografiche, logistiche e morali che avvalorano questo apprezzamento, importa invece concludere ad esortazione del contribuente:

- 1.º Che una flotta non diviene un fattore espansivo od offensivo se non dopo di avere raggiunto il limite indispensabile a salvaguardare l'esistenza nazionale;
- 2.º Che i problemi difensivi delle nazioni interamente continentali sono dissimili da quelle delle nazioni marittime;
- 3.º Che quanto più prevale la marittimità tanto più la soluzione del problema militare, per soddisfare ai determinanti naturali, tende a divergere dalle soluzioni continentali.

Dunque dirà il contribuente più sgomentato che esortato, per le nazioni continentali e marittime, come l'Italia, occorrono due ordinamenti completi difensivi?

I problemi militari sono quello che sono e non possono essere rimediati con provvedimenti artificiali senza nuocere e perturbare tutta la situazione nazionale, snaturandone i principii ed il fine nazionalmente congeniti.

L'Italia non ha certamente un problema difensivo semplice come quello del Giappone, che lascia disponibili per l'offensiva quasi tutte le forze continentali e marittime; ma non ha nemmeno un problema insolubile, poiché l'indole dei suoi natu-

rali confini consente una soluzione razionale e completa.

Quali siano le condizioni di relatività continentale e marittima, derivanti dalla situazione geografica ed orografica, lo vedremo nel prossimo capitolo; qui preme solo stabilire se l'Italia possa o non possa raggiungere e mantenere allo stato di efficienza un potere navale equivalente alla metà di quello francese.

⁴ Tutto sommato, la tesi della peculiarità delle esigenze di difesa marittima italiane rispetto a quelle delle altre maggiori potenze del Continente è tuttora valida; anzi più valida, perché vi si è aggiunta una ancor maggiore dipendenza dai rifornimenti via mare.

^{&#}x27;Ciò avviene perché il Giappone – diversamente dall'Italia – non ha confini terrestri, e per di più non ha confini terrestri con le maggiori potenze militari. E se si tiene conto di quanto D.B. afferma ai precedenti punti 2º e 3º, non si capisce, ancora una volta, perché al Capitolo II (Nota 11) egli sostenga che il problema difensivo dell'Italia è più facile a risolversi di quello di una nazione (l'Inghilterra) che ha confini interamente marittimi come il Giappone.

Il problema militare si complica quindi con quello della finanza, e benché la loro indole sia dissimile, la loro soluzione è collettiva poiché dipende da un medesimo ente parlamentare che funziona da ventricolo nazionale.

La difficoltà in cui si trova il contribuente di giudicare, anche sommariamente, l'importanza relativa delle questioni di marina e di finanza ci consiglia il tentativo di un primo saggio di correlazione statistica che non sarà certamente un capolavoro, ma che potrebbe essere sufficiente a stabilire:

- 1.º I bisogni dell'armata;
- 2.º La capacità contributiva nazionale.

Quali sono i bisogni dell'armata?

L'esperienza del passato ci può fornire in proposito insegnamenti importanti.

Verso il 1890 noi avevamo, in virtù dei bilanci precedenti, una flotta che rappresentava presso a poco la metà di quella francese; e benché mancasse di omogeneità e di caratteri strategici ciò non pertanto la si poteva considerare, se bene impiegata, sufficiente a salvaguardare l'Italia dalle invasioni marittime, almeno per tutto il tempo necessario a mettere l'esercito in condizioni di solidità tali da potere affrontare con vantaggio le migliori truppe del nemico.

Giammai l'Italia aveva speso così bene il suo denaro e tenuto così degnamente il suo posto nel consesso europeo.

I successi marittimi, le laudi straniere, la vanità nazionale non ci permisero di considerare quanto ancora fosse precaria, fittizia, mancante di solidità la nostra situazione generale, e provocando i facili entusiasmi e le cupidigie dei sùbiti guadagni cagionarono quelle crisi finanziarie ed economiche dalle quali l'Italia non si è ancora rifatta e quelle *débacles* morali e militari che non si cancelleranno così facilmente come pare suppongano i *gros bonnets* dello Stato.

L'esperienza ci dimostra adunque che quando l'Italia raggiunge un potere militare, continentale e marittimo, sufficiente a salvaguardare la sua esistenza, essa assume nel consesso delle grandi nazioni un posto eminente, ad onta della sua instabilità finanziaria; e dimostra altresì che quando si è giunti a creare, con grandi sagrifizii, questo potere militare, non lo si deve compromettere impegnando lo Stato in avventure che possano menomare la giovane solidità.

Una questione di esistenza nazionale dovendo sempre precedere, finché è solubile, qualunque altra questione, l'Italia deve, secondo noi, riguadagnare il posto che aveva militarmente nel 1890, se ciò le è ancora possibile, per dare quindi assetto e stabilità economica e finanziaria allo Stato, poiché facendo camminare parallelamente le due questioni non si riesce mai a risolverle.

La storia di tutti gli Stati dimostra chiaramente che non vi può essere una buona finanza senza una buona politica, che non vi può essere buona politica senza un adeguato potere militare e che questo non può esistere e consolidarsi senza una buona stabilità dello Stato.

Armi, politica e finanza costituiscono tre anelli della catena di stabilità. Ma la Storia dimostra ancora che quando si tratta di forgiare successivamente questi anelli, quello della finanza è sempre l'ultimo a chiudere il circuito di stabilità.

Stabilito adunque la necessità di subordinare, per ora, la questione di finanza a quella della esistenza, onde risolvere questa nel minimo tempo, ne risulta che l'Italia deve ridare al suo potere militare quella vitalità relativa che ebbe nel 1890, provvedendo successivamente a consolidarla ed accrescerla.

Nel capitolo seguente esamineremo la questione della vitalità dell'esercito, nei limiti del problema della esistenza nazionale, qui ci preme stabilire quanto occorra per ridare all'armata la vitalità e la solidità che le è necessaria.

Se l'Italia avesse persistito in un bilancio navale di 150 milioni essa avrebbe oggi una flotta pressapoco equivalente alla metà di quella francese, e perciò si può stabilire, senza sfarzo di tabelle statistiche, che quello che fu sottratto dal 1890 alle costruzioni navali è quello appunto che deve essere ridato per ricostituire la flotta.

Le economie essendo state fatte su tutti i capitoli del bilancio, ma specialmente su quello delle nuove costruzioni, si può stabilire che dei 500 milioni sottratti alla Marina nel decennio 1890-1900 per essere scialacquati nella impresa eritrea, circa la metà fu dedotta dallo stanziamento per la riproduzione del naviglio.

Riflettendo poi che la Francia ha stanziato quest'anno un credito straordinario di 200 milioni per la flotta, ne deriva che per raggiungere il limite minimo di potenza bisogna assegnare alla nostra armata un credito straordinario di 300 milioni da erogarsi tutti in nuove costruzioni.

L'incremento della flotta provoca l'aumento del bilancio ordinario, per provvedere efficacemente a tutti i servizi ed alla regolare riproduzione del naviglio, onde evitare quei continui disquilibri che riescono così esiziali all'armata. Il bilancio francese avendo raggiunto i trecento milioni, il nostro non potrebbe consolidarsi in meno della metà.

Alla stretta dei conti, la soluzione del problema marittimo in base a criterii precedentemente espressi, si compendia per il decennio futuro in un assegno straordinario di trecento milioni ed in un bilancio annuale di circa centocinquanta milioni.

Crucifigetur! grideranno in coro tutti i contribuenti.

Questa, piaccia o non piaccia è la soluzione della prima parte del nostro problema militare marittimo, e se non fosse attuabile non rimarrebbe all'Italia, per uscire dal novero delle nazioni spostate, che declinare degnamente la pretesa di essere grande nazione, riconcentrarsi in se stessa, accettando le conseguenze della sua impotenza, ed affidando la sua salvezza alla commiserazione od alla tutela di quelle nazioni che possono essere arbitre dei nostri destini.

Coloro che hanno fede nelle idealità di pace, di arbitrato, di disarmo, di altruismo, di umanismo... potranno confortarsi in altra risoluzione evangelica, od epicurea, ma questo avvento del regno di pace e di succulenza non potendo iniziarsi, parzialmente, che dopo la soluzione del problema europeo e la costituzione degli Stati Uniti d'Europa, come già dimostrammo, fermamente crediamo che il nostro problema marittimo, non abbia altra soluzione che l'aut, aut del precedente dilemma.

Prima di gettare i dadi e prendere una risoluzione così grave sarebbe doveroso esaminare seriamente:

- 1.º Se il fardello militare sia per l'Italia relativamente superiore a quello delle altre grandi nazioni;
- Se la capacità produttiva e contributiva della nazione non sia suscettibile di migliorare;
 - 3.º Se i bilanci siano in armonia colla relativa importanza delle funzioni dello Stato.

L'insufficienza dei dati statistici e la scarsa dottrina non ci consentono di sviscerare a dovere la complessa questione morale, economica ed amministrativa, e ci consiglierebbero anzi di sorvolare sulla questione se le sua importanza non imponesse di fare tacere gli scrupoli, e la sua grande difficoltà non consentisse la speranza di confidare nella indulgenza del lettore.

Quanto pesa il fardello militare sulle spalle dell'Italia?

Prendendo una media degli anni durante i quali il fardello militare fu massimo, dal 1885 al 1890, si avrebbe una media annua di 550 milioni sopra un bilancio di circa 2 miliardi, dei quali circa 400 milioni di disavanzo, con una percentuale di 0,27 rispetto al bilancio generale. Se poi ci riferiamo all'anno presente si avrebbe una spesa di 380 milioni sopra un bilancio di circa 1500 milioni con 0.25 di percentuale.

Si può ammettere quindi che la spesa militare complessiva, parte ordinaria e straordinaria, nelle varie condizioni del bilancio generale si mantiene fra 0,25 e 0,27

di percentuale.

Se ora si considerano i bilanci generali e quelli militari delle principali nazioni, si avrebbe che la Francia con un bilancio generale di circa tre miliardi spende in media 950 milioni con una percentuale media da 0,30 a 0,32 del bilancio totale, non compreso l'assegno straordinario per la flotta.

L'Inghilterra ha un bilancio medio di due miliardi e mezzo con una spesa militare di oltre un miliardo per la flotta e l'esercito, esclusi gli assegni supplettivi per l'armata, ciò che darebbe una percentuale da 0,35 a 0,40 per i bilanci militari.

La Germania con un bilancio di circa tre miliardi, quantunque sia difficile valutarlo esattamente per l'indole compartecipante dei singoli Stati, ha una spesa militare di 950 milioni con da 0,28 a 0,32 di percentuale.

L'Austria-Ungheria avrebbe un bilancio medio di 1800 milioni con una spesa

militare di 460 milioni, e 0,25 circa di percentuale.

La Russia, i cui bilanci sono variabilissimi ed incertissimi, presenterebbe, secondo il Ferroglio, un bilancio generale di 3000 milioni con una spesa militare di 1050 milioni, ciò che darebbe una percentuale di 0,32, quantunque sia probabilmente maggiore.

La Spagna con un bilancio di 850 milioni avrebbe 220 milioni di spese militari con 0,28 di percentuale.

Le sette principali nazioni europee hanno quindi una percentuale variabile da

0,40 a 0,25, delle quali la massima spetta all'Inghilterra e la minima all'Italia. Se ora determiniamo la quota delle spese militari, non più in relazione col bi-

lancio generale ma in rapporto alla popolazione, si avrebbe che ogni abitante pagherebbe per spese militari:

- L. 26,5 in Inghilterra
- » 25 in Francia
- 20 in Germania

G. Feroglio, Statistica finanziaria. Corso Universitario, Torino 1890 (Nota di D.B.).

- L. 14 in Austria-Ungheria
- » 12,5 in Spagna
- » 12 in Italia
- » 11 in Russia

Come si vede l'Italia, tanto relativamente al bilancio generale quanto alla popolazione è l'ultima o la penultima tra le nazioni europee nella percentuale militare.⁶

Ciò però non implica che essa sia meno gravata di quelle nazioni che hanno una percentuale maggiore, poiché queste nazioni possono essere relativamente più ricche e meno gravate da altre passività che concorrono colle spese militari ad esaurire le risorse del bilancio.

In Inghilterra, per esempio, la cui percentuale militare è massima, le condizioni del debito pubblico e la ricchezza nazionale rendono meno gravose le imposte, ed in Francia ad onta di un debito pubblico enorme, le condizioni della ricchezza ed economia nazionale rendono più tollerabile le gravezze contributive.

È quindi necessario per riuscire ad un criterio, sufficientemente approssimato, del valore relativo della tassa militare, considerare le condizioni generali del debito e della ricchezza.

Per il debito pubblico si avrebbero presso a poco le seguenti gravezze:

la	Francia	-	miliardi	31
	Russia	70%	10	18
	Inghilterra	-	10	16
	Germania	_	Э	15
	Austria-Ungheria	200	31	14
	Italia		>>	13
	Spagna		35	6

Le quali cifre darebbero una percentuale per abitante:

per la Francia di	-0,82
Inghilterra	-0,42
Italia	-0,40
Spagna	-0.35
Austria-Ungheria	-0.32
Germania	-0.30
Russia	-0.18

Considerato relativamente alla popolazione il nostro debito pubblico pesa assai più che quello di altre nazioni il cui debito è maggiore, e ritenendo che la ricchezza inglese esclude ogni parallelo con quella dell'Italia, ne verrebbe che noi figureremmo secondi nella serie degli indebitati.

⁶ Questa è la conclusione più pregnante del confronto precedente.

Per determinare però con maggiore approssimazione la posizione relativa, occorre dare uno sguardo alla capacità contributiva delle nazioni, per vedere in quale rapporto stanno le imposte colla ricchezza e produttività nazionale.

La questione è assai complessa ed ottenebrata, onde non presumiamo di fare una grande luce, ma soltanto di gettare qualche barlume che permetta di uscire dal

labirinto delle misteriosità e dai gineprai della politica-finanziaria.

Le teoriche del Wagner, del Cossa, del Mulhall, dei Leroy-Bealieu ci trascinerebbero troppo lontani dalla modesta meta che ci siamo segnata, onde ci atterremo ai concetti fondamentali espressi da noi circa la teorica della ricchezza⁷ ed assegneremo ad ogni nazione il suo posto relativo per ciascuna delle categorie che costituiscono la ricchezza delle nazioni, considerata non assolutamente ma in rapporto alla loro popolazione.

Questi apprezzamenti, per quanto derivati da studii e conoscenze pratiche locali, sono ciò nonpertanto assai problematici e non li denunciamo che per offrire un saggio di statistica sintetica, che difficilmente si potrebbe, per ora, ottenere con un procedimento più esatto.

* * *

Quale è la classifica relativa della ricchezza nazionale riferita alla unità di popolazione?

Per procedere con ordine nella classifica è necessario determinarla approssimatamente per ciascuna categoria in cui può essere distinta la ricchezza nazionale.

Le principali categorie sarebbero le seguenti:

Patrimonio dello Stato; Ricchezza edilizia nazionale; Ricchezza agricola del suolo e sottosuolo; Ricchezza della grande industria; Ricchezza della piccola industria; Ricchezza marittima e commerciale; Ricchezza professionale, scientifica, artistica.

L'Inghilterra primeggiando per tutte le categorie, esclusa forse quella sola del patrimonio di Stato, ne deriva che essa è la nazione che ha la massima ricchezza complessiva, quindi la massima capacità contributiva, onde le assegniamo il primo posto nella classifica e la escludiamo dalle indagini che intraprendiamo per stabilire la classifica generale.

I dati statistici relativi al patrimonio dello Stato sono molto incerti, specialmente per la questione delle ferrovie, la cui proprietà è difficilmente determinabile, per la variatissima indole delle concessioni, onde valuteremo il patrimonio in base ai proventi patrimoniali escludendo la proprietà ferroviaria che computeremo separatamente.

Secondo tali proventi patrimonii sarebbero approssimatamente:

^a Si veda, in merito, *Il potere marittimo* del 1899 (Tomo I Parte III).

Per la	Germania di	– 10 miliardi				
	Austria-Ungheria	- 5	n			
	Russia	- 4	n			
	Italia	- 2	»			
	Francia	- 1	э			
	Spagna	-1/2	3 2			

Per quanto riguarda l'Italia si può osservare che avendo essa alienato quasi interamente il patrimonio demaniale ed ecclesiastico per un corrispettivo di circa 1200 milioni, non le rimangono che gli immobili invenduti od invendibili per un valore di circa 200 milioni e 500 milioni di riserve metalliche vincolate allo Stato.

La proprietà edilizia dello Stato deve considerarsi come ricchezza morta, improduttiva, onde può concludersi che il termine delle concessioni è già rientrato per circa 150 milioni e rientrerà successivamente, a lunga scadenza, nella proprietà dello Stato.

Si può quindi concludere che per ora il patrimonio dello Stato, che molti valutano a sei miliardi, comprendendo immobili e ferrovie costruite, può al massimo farsi ascendere a due miliardi, dei quali una minima parte potrebbe ancora essere alienabile presentemente.

Le risorse dello Stato, per questo cespite, sono quindi limitatissime e non possono più consentire, come per il passato, riserve straordinarie per supplire ai bisogni del bilancio, la cui vitalità è quindi sempre più circoscritta nei limiti della potenza contributiva del paese.

La Germania ha immense risorse patrimoniali, ed anche l'Austria e la Russia potranno in avvenire utilizzare le loro grandi proprietà di Stato, ma le altre nazioni, la Francia e l'Italia specialmente, hanno ormai esaurito le loro riserve e non possono più calcolare che sul credito e sul gettito delle imposte.

Per quanto riguarda il patrimonio dello Stato l'Italia deve essere, nelle condi-

zioni presenti, classificata l'ultima o la penultima delle potenze europee.

La ricchezza edilizia nazionale rappresenta gran parte della potenza contributiva degli Stati, ma è da osservare che questa categoria, se rappresenta un cespite sicuro pel bilancio, non rappresenta una vera ricchezza nazionale, poiché non può partecipare al circuito di produttività ed utilità internazionale.

La ricchezza che non ha per effetto l'incremento della forza viva e produttiva della nazione non è che un elemento apparente, spesso effimero, di potenzialità nazionale, e perciò la proprietà edilizia non è che un simbolo di ricchezza che può mascherare una miseria reale.

La classifica che riguarda la ricchezza edilizia non può avere che un esiguo coefficente, rispetto a quelli delle categorie che rappresentano funzioni vitali di produttività.

Le varie nazioni, in forza della proprietà edilizia, riferita ad unità di popolazione, potrebbero essere classificate nell'ordine seguente:

Francia	– pr	oprietà	per a	bitante	L.	400
Italia		»	»	39	»	300
Spagna	9 <u>—</u> 3	×	>>	33	59	250
Germania		»	30	>>	33	200
Austria-Ungheria	-	>> -	39	15	>>	180
Russia	_	D	a	33	10	?

La ricchezza apparente, che rimane internazionalmente improduttiva, può generare errori di apprezzamento riguardanti l'Italia, ma quando si considerino le categorie realmente produttive si riconosce che l'Italia non può, purtroppo, mantenere il secondo posto nella classifica di potenza economica.

La ricchezza agraria è una funzione di produttività ed utilità internazionale, poiché le esuberanze al consumo nazionale si diffondono nel circuito economico;

essa costituisce perciò un fattore vero e sicuro di potenza.

La diversità delle tasse nella ripartizione fra Stato, provincie e comuni, non che la variabile entità di queste tasse rende difficile determinare il valore della proprietà agraria, ma tenendo conto delle migliori statistiche e del valore relativo del denaro presso le diverse nazioni si può approssimatamente stabilire la seguente classifica relativa:

Francia	_	per	ogni	abitante	L.	900
Germania	-	23	»	»	20	650
Italia	100	33	»	D	э	600
Austria	-	39	n	D	ю	550
Spagna	920	30	D	»	10	550
Russia	1000	ъ	3	>>	30	?

Questa categoria presenta ancora largo margine di incremento produttivo per quasi tutte le nazioni mediante i metodi di cultura intensiva e scientifica e può ritenersi che quasi tutte le nazioni, esclusa la Francia più progredita, abbiano pressoché la stessa latitudine di aumento della loro capacità agraria, qualitativa e quantitativa, che in taluni casi potrebbe anche duplicarsi, senza grandi sagrifici in pochi decenni, disponendo del capitale necessario.

La grande industria, in massima parte metallurgica, sfugge ad un apprezzamento concreto, sia per la mancanza di dati statistici, sia per la compartecipazione dello Stato che si esplica in varia misura colla gestione privata, sia infine per la rapida logorazione e rinnovazione del materiale di officina e per la variabile produzione annuale dipendente dalla instabilità del mercato.

Escludendo dal computo i grandi arsenali e stabilimenti militari degli Stati si può, con una certa approssimazione, stabilire la seguente classifica:

Francia	_	per	ogni	abitante	L.	100
Germania	3%	10	3 8	>>	33	60
Italia	200	>>	33	51	31-	30
Spagna	1000	>>	30	n))	25
Austria	-	>>	n :	»	D)	20

Più del valore complessivo degli stabilimenti industriali, ciò che importa stabilire è la capacità nazionale di produttività, tenendo conto delle condizioni in cui si trovano oggidì le industrie metallurgiche, e le grandi costruzioni meccaniche.

Queste condizioni parrebbero tali da lasciare credere che la classifica non verrà sensibilmente mutata finché non si ottenga una rinnovazione della forza comburente o di quella motrice.

Persistendo le condizioni attuali si può ammettere un incremento di produttività per tutte le nazioni, ma sarà poco probabile che venga alterata la classifica

relativa, onde possiamo credere che l'Italia rimarrà la terza nazione nell'ordine di

produttività.

La piccola industria, a qualunque categoria appartenga, costituisce un cespite di ricchezza assai importante, ma che sfugge in gran parte al controllo fiscale e che perciò non può fornire che apprezzamenti assai problematici, in base alla tassa sulle industrie ed alla esportazione.

Le considerazioni che riguardano le condizioni del materiale industriale, la sua logorazione, le vicende dei mercati, le trasformazioni dei sistemi produttivi sono applicabili tanto alla grande quanto alla piccola industria, ma si può ammettere data la persistenza della situazione industriale presente la classifica seguente:

Francia	_	per	ogni	abitante	L.	500
Germania	-	»	38	33	**	400
Italia	-)r	35	33	n	350
Spagna	8) (8))	35	19	ь	300
Austria	-	3)	D	33	33	250

In questa categoria sono poco probabili gli spostamenti poiché la produttività dipende specialmente dalla capacità e carattere delle popolazioni, tradizioni, avviamenti secolari, e quantunque non possano escludersi le influenze che le invenzioni di qualsiasi natura, ma specialmente quelle relative alla mozione, eserciteranno sulla produttività, ciò non pertanto può ritenersi poco probabile un grande spostamento di classifica fra le nazioni.

Ciò che importa osservare è la grande inferiorità dell'Italia rispetto alla Francia in queste due categorie delle industrie, ad onta di un continuo e rapido incremento

della nostra produttività in questo ultimo decennio.

Se per la grande industria la questione era secondaria, poiché essa è per l'Italia completamente artificiosa, mancando gli elementi naturali, ferro e combustibile, da cui principalmente dipende, per la piccola industria la questione è invece importantissima, poiché da questa produttività dipende in gran parte l'economia domestica nazionale.

Vi è dunque una grande lacuna da colmare, ed a tale fine non mancano in Italia gli elementi naturali di produttività, specialmente dopo la utilizzazione della forza motrice elettrica, onde questo campo di azione sarà quello nel quale si potranno più favorevolmente esplicare le attività nazionali.

La ricchezza marittima e commerciale è costituita in massima parte dai mezzi

di traffico e perciò precipuamente dalle ferrovie dal naviglio mercantile.

Le strade ordinarie, i porti, le vie fluviali, contribuiscono bensì a favorire la ricchezza commerciale, ma la loro funzione è così complementare di quella principale, ed in ogni caso è quasi difficilmente apprezzabile che noi la comprenderemo nell'estimo della ricchezza complementare.

La proprietà ferroviaria e marittima non costituisce una vera proprietà nazionale se non quando deriva da capitali nazionali, e perciò per molte nazioni è una ricchezza piuttosto fittizia che reale, ma considerandola interamente nazionale nella impossibilità di valutarne la promiscuità, si può stabilire la classifica seguente:

Francia	_	per	ogni	abitante	L.	500
Germania	-	>>	»	39	»	400
Austria		39	>>	31	39	250
Italia	(Fig.)	ъ	>>	ю	D	200
Spagna	-	ю	×	»	>>	200
Russia	-	33	D	33	>>	120

Questa classifica non comprende che le ferrovie di 1.a e 2.a categoria escludendo i tram e le ferrovie a scartamento ridotto le quali costituiscono un supplemento di ricchezza variabile dalle 25 alle 50 lire per abitante.

La ricchezza ferroviaria rappresenta per le diverse nazioni un rendimento assai più variabile degli altri cespiti patrimoniali, e perciò dovrebbe anche tenere conto di questa dissimile capacità produttiva, che non raggiunge per l'Italia la metà della rendita kilometrica francese, ma per lo scopo nostro, nella impossibilità di un computo esatto, riteniamo sufficiente la classifica approssimata che abbiamo, con grandi stenti, dedotto da dissimili, benché autorevoli, statistiche.

La proprietà marittima mobile, escludendo quella fissa, è costituita dal naviglio mercantile a vapore ed a vela, ed in base al tonnellaggio può essere valutata come segue, escludendo il piccolo naviglio di cabotaggio:

Germania	_	per	ogni	abitante	L.	27
Francia	-	»	»	»	33	25
Spagna	_	30	>1	2)	>>	22
Italia	18	ю	×	1)	30	20
Austria	177	13	ю	n	b	10
Russia	-	33	n	33	ю	5

La scadente classifica dell'Italia dipende dalla relativa esiguità del suo naviglio a vapore, ad onta della eccedenza del suo naviglio a vela, il quale a parità di tonnellaggio non vale che un decimo di quello a vapore.

La ricchezza marittima di indole immobiliare, costituita da porti, scali, fari ecc... non può essere calcolata in alcun modo, benché essa costituisca un ingente capitale patrimoniale. I diritti marittimi sono conglobati con altre partite, ed in ogni caso non rappresentano certamente una rendita proporzionale al capitale, onde rinunciando a tenerne conto considereremo che esista per ogni nazione un aumento di ricchezza che si può ritenere proporzionale alla importanza complessiva del patrimonio commerciale.

La ricchezza professionale, artistica, letteraria e scientifica costituisce un importante cespite patrimoniale, per quanto essa riguarda la produzione intellettuale e diritti d'autore o d'inventore, ma purtroppo essa è di un apprezzamento difficilissimo, poiché è quasi impossibile sceverare dalla tassa di ricchezza mobile e da quella sugli affari la quota che riguarda la produzione intellettuale, indipendentemente dal concorso capitale.

È inoltre da osservare che i criterii coi quali viene commisurata la produzione intellettuale nei varii Stati sono disparatissimi, per modo che il reddito imponibile non offre alcuna garanzia di una equilibrata classifica relativa.

Le varie categorie in cui viene ripartita la tassa di ricchezza mobile e quella di registro escludono la possibilità di un computo che possa offrire qualche lontana garanzia di approssimazione; tuttavia l'importanza di questo cespite patrimoniale, che costituisce una caratteristica differenziale fra le varie nazioni, ci consiglia di esprimere una classifica che non sia in completo antagonismo colla verità.

Tenendo conto adunque dei redditi imponibili corrispondenti alle diverse categorie della ricchezza mobile e degli affari, delle tabelle compratori del Cerboni, delle considerazioni del Ferroglio, e di taluni dati statistici sparsi nelle riviste finanziarie si può, all'ingrosso, ed in mancanza di meglio, esporre la seguente classifica relativa:

Francia	_	per	ogni	abitante	L.	400
Germania	_	10	31		33	300
Italia	-	39	30	36	В	250
Austria	_	38	30	>>	21	200
Spagna	_	35	ю	>>	35	150

La grande superiorità della Francia è dovuta in grande parte alla mondialità della lingua ed alla facilità espansiva intellettuale, mentre il buon posto conservato ancora dall'Italia, in difetto di risorse espansive, è dovuto al carattere artistico e geniale della sua produttività intellettuale.

Questo cespite patrimoniale, determinato in base alle migliori statistiche, è, secondo noi, assai inferiore al vero e potrebbe essere duplicato, se la tassa di ricchezza mobile comprendesse tutti i proventi della ricchezza professionale. Questa imperfezione riduce sensibilmente la valutazione del patrimonio nazionale.

Queste che abbiamo sommariamente ed imperfettamente esaminate costituiscono le principali categorie della ricchezza nazionale, ma quando si consideri che molti cespiti minori sfuggono a qualsiasi controllo statistico ed indagine fiscale, e che quasi tutte le quote minime della piccola proprietà, non sono colpite dalle tasse erariali si può, senza timore di eccedere, affermare che circa un quinto della proprietà nazionale è esclusa dal computo che era grossolanamente consentito dalle statistiche.

Noi crediamo quindi di non esagerare nella estimazione della ricchezza di ogni abitante delle diverse nazioni accrescendo il suo capitale individuale della quinta parte del suo intero patrimonio risultante dalla somma di tutti i cespiti parziali.

È ben vero che ciò non altera la classifica relativa fra le diverse nazioni, ma permette di apprezzare con più giusto criterio l'entità della ricchezza, ciò che può consentire considerazioni meno errate sulla capacità contributiva delle nazioni.

Ritenendo adunque che l'Inghilterra tenga il primo posto nella classifica internazionale, distanziando di molto anche la Francia, si potrebbe ottenere una gradualità fra le varie nazioni sommando tutte le quote personali di ricchezza, accrescendole del quinto e deducendo la quota personale per il debito pubblico consolidato.

Operando in tale modo si ottiene la classica seguente:

[&]quot; G. Cerboni, Statistica comparata degli Stati Europei (Nota di D.B.).

Inghilterra	— Ca	apitale pe	ersonale	L.	6000
Francia	-	10	33	ю	2740
Germania	770		10	39	2450
Austria-Ungheria	-		ю	36	1580
Italia	_	ю	33	Ð	1510
Spagna	<u> 2025</u>	35	50	30	1490
Russia	_	36		38	?

Se invece non si tenesse conto del debito pubblico, nella ipotesi che i titoli si trovassero tutti all'interno, e non parzialmente all'estero, nel quale caso il consolidato rappresenterebbe piuttosto una partita di giro anziché un vero debito nazionale, si avrebbe la seguente classifica della ricchezza generale delle nazioni:

Inghilterra	 ricchezza 		nazionale	270 miliardi	
Francia	-	»	36	174	ja .
Germania	-	30	20	150	*
Austria	_	2)	29	85	, n
Italia	_	я	35	68	30
Spagna	_	20	34	42	le .
Russia	_	36		?	"°

In base a tale classifica le nazioni si distinguono in tre categorie.

Alla prima appartiene la sola Inghilterra, la cui ricchezza, derivante in grande parte dalla sua mondialità coloniale e commerciale, rappresenta una grande preponderanza su quella delle altre nazioni.

Alla seconda categoria appartengono la Francia e la Germania, la cui ricchezza è per ora equivalente, ma non vi ha dubbio che la Germania perseverando nella sua energia, produttività ed economia nazionale precederà tra breve la Francia, rimanendo però sempre a grande distanza dell'Inghilterra.

Alla terza categoria appartengono l'Austria, l'Italia e la Spagna, le quali si trovano in difficoltà economiche e finanziarie pressoché simili, dalle quali stenteranno a svincolarsi, finché persisteranno le condizioni internazionali del loro esaurimento.¹⁰

Le condizioni internazionali tenderanno piuttosto ad aggravarsi, ma quelle nazionali potrebbero, migliorando, attenuare le coercizioni della preponderanza anglo-franco-germanica e permettere un progressivo risanamento economico.

La situazione dell'Italia, quale risulta dalle classifiche precedenti, benché grave, non escluderebbe la possibilità di un progressivo risorgimento economico se la ricchezza nazionale, da noi valutata in 68 miliardi, ed in 54 dal Canovai, non fosse in buona parte ipotecata dal capitale straniero.

Le più evidenti ipotecazioni della nostra ricchezza sono:

⁹ Annotazione di D.B.: «il Canovai darebbe invece la seguente statistica della ricchezza: Inghilterra 250 miliardi – Francia 225 – Germania 220 – Austria 86 – Italia 54, nella quale valutazione ci sembra troppo depressa l'Italia e troppo esagerata quella della Francia e della Germania».

¹⁰ In fondo, questa classifica non si discosta gran che da quella attuale, sintetizzata dalla formula «Europa a due velocità». L'unico fatto nuovo è il tracollo dell'Inghilterra.

1.º I titoli dello Stato e delle ferrovie sono per una quarta parte circa all'estero, ciò che rappresenta un debito effettivo di cinque miliardi;

2.º La proprietà fondiaria, per vendite e vincoli ipotecarii, passa con flusso cre-

scente nelle mani degli stranieri.

3.º La grande industria è quasi tutta infeudata al capitale straniero;

4.º La piccola industria, specialmente quella chimica, meccanica, artistica, locandiera è fatta bersaglio della speculazione anglo-germanica;

5.º Gli istituti di credito mobiliare ed immobiliare sono sempre più monopoliz-

zati dal capitale straniero;

6.º Le piazze commerciali, specialmente quelle marittime, sono soffocate dalla concorrenza delle rappresentanze di case estere;

7.º Il mercato bancario è monopolizzato dalle borse di Parigi, di Londra e di

Berlino.

È assai difficile valutare in denaro l'equivalente di tutte queste escussioni straniere, ma si può asserire, senza tema di errore, che esse rappresentano non meno di un quinto della nostra ricchezza nazionale, e che questo asservimento si manifesta con un crescendo spaventevole.

La situazione è dunque gravissima e tende a divenire sempre più disastrosa, non tanto per insufficienza dei cespiti naturali di ricchezza quanto per la crescente

espropriazione e monopolizzazione straniera.

Quali sarebbero dunque i provvedimenti nazionali che potrebbero fare arguire a questa escussione, visto che le condizioni internazionali tendono piuttosto ad aggravare anziché migliorare la situazione economica e finanziaria?

Non è nostro intendimento di addentrarci in una questione così complessa ed estranea allo scopo di questo studio, ci limiteremo pertanto ad enumerare quei provvedimenti generali che parrebbero sufficienti ad arrestare la ipotecazione della nostra ricchezza nazionale.

I principali cardini della nostra ricostruzione economica sono:

1.º Costituire un potere militare in armonia colle condizioni contributive, ma sufficiente al suo compito, senza di che si sperperano i denari e non si consegue lo scopo di dare stabilità allo Stato e vigoria al Governo;

2.º Ritemprare il principio di autorità in tutti gli ordini del potere politico e civile, senza di che non si può sperare in una efficace utilizzazione delle energie

nazionali.

3.º Risanare la perturbata coscienza nazionale, senza di che non vi è speranza di risanamento politico, civile ed economico."

Dalla prima categoria di provvedimenti deriverà indubbiamente la capacità di contenere la invadenza straniera per mezzo di una vigorosa politica.

Dalla seconda si può con certezza sperare di contenere la dissipazione delle risorse nazionali, e dare serietà e vigore alla nostra finanza.

Dalla terza deriverà quella risanazione della economia domestica e comunale senza la quale non è possibile la risanazione della economia nazionale.

[&]quot; Si tratta della prima formulazione di un concetto di «difesa sufficiente» oggi molto di moda, al quale deve corrispondere, però, un risanamento politico, civile e morale della Nazione. Non vi può essere una nazione militarmente forte ma politicamente, socialmente, economicamente debole.

Il nostro problema economico non è quindi soltanto un problema amministrativo, come sarebbe per l'Inghilterra e la Germania; esso è un problema eminentemente complesso, tanto più complesso quanto più perturbata è la situazione nazionale, e tanto più difficile a risolversi quanto più dipende dalla perturbazione morale.¹²

L'importanza della questione morale ci consiglia alcune considerazioni, a complemento della soluzione militare e politica, che è parte preponderante del nostro problema marittimo.

La malsana economia deriva indubbiamente da una malsana morale.

Il principio di Buckle, nazionalizzato fra noi dal Marselli e dai filosofi positivisti, ha scalzato le basi della morale, attribuendo alla intellettualità, anche se immorale, la

principalissima se non esclusiva ragione della civiltà e del progresso.¹³

A rincalzo di queste teoriche filosofiche sono venute quelle psicologiche e psichiatre, per modo che la morale battuta in breccia da tutte le parti dovette cedere il campo quasi dovunque in Europa, ma specialmente in Francia ed in Italia, procedenti così scioltamente verso quello stato di pubblica e privata immoralità che il principio della egemonia intellettuale ha da secoli consolidato nella China.

Un fenomeno intellettuale, universalmente diffuso, può rapidamente dissolvere il più sano organismo morale, e noi da un trentennio circa procediamo nella dissoluzione morale, che deriva specialmente dal principio della prevalenza etica intellettuale, quantunque altre cause vi abbiano potentemente concorso, tra le quali ricorderemo:

1.º La lotta fra la Chiesa e lo Stato;

2.º Il conflitto fra la religione e la scienza;

3.º La speranza di fondare una morale scientifica;

4.º La mancanza di un organismo morale dirigente la nazione in sostituzione della Chiesa, declinante la sua missione;

5.° Il malo esempio che viene dall'alto;

6.º La grande attitudine delle classi inferiori ad imitare gli esempi corruttori;

7º. La lotta sociale che dissolve i sodalizi d'amore per sostituirvi quelli dell'odio. Queste e molte altre cause dissolventi, agendo sulla morale civile, influiscono

su quella economica, portando il disordine, la perturbazione, lo sfacelo nella economia dello Stato, delle provincie, di comuni, delle famiglie.

Le forme più evidenti di questa immoralità economica generale parrebbero essere le seguenti:

1.º Eccedenza continua e crescente delle spese sulle entrate in tutti i bilanci dello Stato, dei comuni, delle famiglie;

2.º Incapacità di provvedere coi risparmi all'incremento della ricchezza nazionale e privata;

¹² Così come avviene ora!

¹⁵ D.B. fa riferimento a H.T. Buckle, *History of the civilization in England*, e al nostro generale Nicola Marselli (*La scienza della storia*, Torino, Loescher 1873).

3.º Necessità di fare fronte alle passività colle alienazione ed ipotecazioni;

4.º Perturbazioni, conflitti e disordini nazionali e domestici, derivanti da uno stato di squilibrio e bancarottismo economico,

5.º Tendenza dei governi e dei privati alle azioni ed imprese arrischiate, conge-

stive, delittuose per eludere le situazioni difficili e le crisi incalzanti;

6.º Tendenza a mascherare con esteriorità, fasto, chiassosità, ciarlatanerie, spavalderie le false situazioni economiche;

7.º Degradazione morale dello Stato, dei Comuni, dell'uomo, della donna nel conflitto continuo fra la realtà e la finzione, col terribile corollario della corruzione

della prole.

Questa degenerazione morale, benché possa considerarsi un fenomeno generale europeo, è specialmente latino; e non potrebbe negarsi che le condizioni dell'Italia siano peggiori di quelle delle consanguinee nazioni, non esclusa la Spagna e forse nemmeno la Grecia.

Il bilancio economico ci aveva costretti a classificare l'Italia per la penultima fra le sette grandi nazioni europee, considerando che le grandi risorse ancora intatte della Russia le consentiranno un rapido incremento economico, ed il bilancio morale ci costringe a classificarla addirittura per l'ultima.

Ad onta di ciò noi non crediamo che sia il caso di disperare della Patria poiché, come dimostrammo, la grave situazione economica è conseguenza piuttosto della crescente corruzione morale anziché di deficienza di risorse e di capacità produttiva.

Persistendo o peggiorando la situazione attuale verranno certamente a mancare le risorse ed atrofizzarsi le energie produttive, benché queste siano ancora tante e tali come risulta dalla *teorica del potere marittimo*, da consentire all'Italia di riguadagnare il quarto posto nella classifica delle grandi nazioni: ma questa meta non è conseguibile se non si pone risolutamente mano a risolvere il problema morale.

Questa risoluzione benché sia per l'Italia più difficile che per le altre nazioni, ciò non pertanto non solo è possibile ma è molto probabile, poiché se l'organismo nazionale è superficialmente infetto non fu ancora intaccato nelle parti più vitali, e la grande massa della nazione ha ancora sufficiente vigoria morale per superare, reagendo, il pericolo di una infezione generale; ma sarebbe imprudente differire più a

lungo la salutare reazione.

Alcuni sintomi di questa ricostituente reazione si stanno debolmente accennando, ma al conseguimento del fine morale è necessario il concorso di tutti, e specialmente quello della donna, la quale se oggi, per errata educazione, è forse causa principale del dissesto, del disordine, dello scialacquo, della rovina delle famiglie, che si integra in quella dello Stato, può e deve divenire il viatico della salute morale ed economica delle famiglie e dello Stato.

Si vera sunt exposita, non ci rimane che a concludere che la nostra rigenerazione nazionale è anzitutto un problema morale, dalla cui soluzione soltanto può

derivare quella del problema economico.

Il circuito della salute nazionale è adunque costituito da una sana morale, da una buona stabilità di governo, da una saggia amministrazione, da una solida finanza, da una prudente politica e da un potere militare sufficiente a salvaguardare l'esistenza nazionale.

La gravità della situazione richiede radicali provvedimenti, i quali non possono già circoscriversi ad artificialità, raggiri e fiscalità amministrative, ma debbono filtra-

re in tutte le funzioni più vitali dell'organismo, espellervi le cause infettive, risanando moralmente e civilmente la nazione.

Ha l'Italia l'energia di intraprendere questa cura ricostituente?

Noi lo speriamo fiduciosi, poiché molti e propizii sono ancora gli elementi della sua vitalità, ma se la licenziosa influenza che da vent'anni infesta la coscienza nazionale non potesse essere vinta dalla virtù risanatrice delle energie morali non rimarrebbe che rassegnarsi alla inesorabilità del fato che, prima o poi, colpisce le nazioni che non possono, non sanno o non vogliono provvedere alla loro salvezza.

CAPITOLO VI

RIPARTIZIONE DELLE RISORSE TRA LE DUE FORZE ARMATE IN RELAZIONE AI COMPITI RISPETTIVI: PROPOSTE PER UN NUOVO E PIÙ RIDOTTO MODELLO ORGANICO PER L'ESERCITO

Questo capitolo riprende l'articolo «Esercito e Marina» pubblicato sulla «Gazzetta del Popolo» del 6 febbraio 1899.

Ci troviamo di fronte all'ultimo e più significativa parte dell'intera opera, alla «resa dei conti». D.B. indica come e dove reperire le risorse per far fronte alle esigenze di incremento delle forze navali definite nel capitolo precedente, tenendo presente che la chiave sta, per questo come per altri problemi, in «un più modesto e fruttifero uso della ricchezza nazionale, essendo l'Italia la nazione più spendereccia, scialacquatrice, esauritrice di tutte le risorse economiche fra le nazioni europee».

Assumendo come limite massimo della spesa militare (consentito dalla capacità contributiva della Nazione) la cifra di 450 milioni, e prevedendo che – come già dimostrato nel capitolo precedente – il bilancio ordinario della Marina dovrà essere elevato a 150 milioni, D.B. arriva a concludere che l'Esercito potrà contare su un bilancio ordinario annuale di 300 milioni, mentre ai 300 milioni di spesa straordinaria per la Marina da lui ritenuti necessari (si veda il precedente capitolo V) occorre provvedere con «crediti eccezionali». Poiché gli stanziamenti per l'Esercito nell'esercizio finanziario 1897/1898 sono stati di 263 milioni e quelli per la Marina di 103 milioni, egli sostiene – in sostanza – l'aumento della spesa militare ordinaria di una stessa cifra (40-50 milioni) per ambedue le Forze Armate, più una cospicua assegnazione straordinaria per la Marina.

Secondo l'autore il rapporto tra i bilanci militari di Esercito e Marina deve rispondere a due criteri fondamentali: limitazione dei compiti a quelli difensivi e calcolo delle esigenze di forza armata, assumendo come obiettivo fondamentale la salvaguardia della frontiera che ciascuna è rispettivamente chiamata a difendere. Quest'ultimo criterio ci appare discutibile: la difesa nazionale deriva, infatti, non dalla somma ma dal prodotto dei fattori che la compongono. Nella fattispecie, occorre tener conto anche delle inevitabili sovrapposizioni e dei concorsi reciproci; non può, perciò, essere prevista una separazione netta, definitiva e aprioristica dei compiti. I lineamenti di impiego di ambedue le forze armate dovrebbero essere suggeriti dall'indicazione di obiettivi comuni, non da obiettivi solo di forza armata. Essi dovrebbero lasciare a ciascuna la necessaria flessibilità d'impiego, onde fronteggiare situazioni impreviste.

Per suffragare le sue tesi e dimostrare la possibilità di realizzare una difesa più economica e efficiente, D.B. presenta un vero e proprio «modello» organico e addestrativo per l'Esercito, senza però parallelamente indicare quale fisionomia dovrebbe assumere la Marina per rendere più produttive le accresciute risorse che le sarebbero destinate.

Dove e come reperire, nel dettaglio, i 300 milioni di spese straordinarie D.B. non lo indica, forse perché la situazione del debito pubblico da lui esposta nel Ca-

pitolo V rende molto problematica la collocazione di nuovi prestiti.

Un altro aspetto discutibile sono le effettive possibilità strategiche delle forze navali. Fatta salva la loro importanza e la necessità di incrementarle, ci si dovrebbe chiedere se la flotta, anche con gli incrementi previsti da D.B., sarebbe veramente in grado, da sola, di «impedire le invasioni peninsulari e rendere impraticabile la linea della Cornice», in virtù di un principio teorico allora escluso sia da Aube da Mahan, oltre che da molti scrittori terrestri e navali italiani. In secondo luogo, appare assai ottimistica la previsione che, in caso di successo della flotta nella salvaguardia delle frontiere marittime (obiettivo strategico che, senza demeriti per la flotta stessa, potrebbe peraltro essere raggiunto solo temporaneamente), «l'esercito non avrebbe forse [nostra sottolineatura - N.d.c.] altro compito che quello di attendere nell'alta Valle del Po [quindi senza preoccuparsi di difendere le Alpi o il Sud N.d.c.], a pied-arm, la risoluzione del conflitto».

Al di là delle effettive possibilità di successo della difesa marittima - che possono anche mancare - ci si chiede se sia conveniente basare la difesa strategica (e la conseguente ripartizione delle risorse) su un'ipotesi operativa riguardante l'azione offensiva del nemico, che può anche rivelarsi infondata, se non altro perché il nemico sarebbe ben conscio di agire in modo del tutto prevedibile. Anche quel «forse» usato da D.B. imporrebbe di prendere in esame - prima di ripartire definitivamente le risorse - delle ipotesi alternative, che valgano a non creare finestre di vulnerabilità e a togliere comunque al nemico occasioni per realizzare la sorpresa... Lo stesso D.B. ha sempre assegnato all'Esercito la difesa delle Alpi, ma non sempre ha escluso che alla difesa della Cornice e dell'Italia peninsulare possano concorrere anche forze terrestri. Perché dunque l'Esercito dovrebbe aspettare con le armi al piede nella pianura padana le forze francesi, escludendo a priori di utilizzare le forti posizioni naturali delle Alpi Occidentali, sulla cui forza intrinseca lo stesso D.B. tanto insiste? e perché si dovrebbe adottare una siffatta linea d'azione con l'Esercito francese, che deve superare ostacoli naturali più forti, e non con l'Esercito austriaco, che può avvalersi di un andamento delle frontiere a lui più favorevole?

(F.B.)

Le condizioni economiche e contributive dell'Italia sono tali, come vedemmo, da esigere:

- 1.º La rigenerazione morale della nazione, ma specialmente delle classi elevate, senza di che ogni altro provvedimento riuscirà infecondo;
- 2.º Un più modesto e fruttifero uso della ricchezza nazionale, essendo l'Italia la nazione più spendereccia, scialacquatrice, esauritrice di tutte le risorse economiche fra le nazioni europee;

- 3.º Una maggiore stabilità di governo, senza di che non è possibile una buona direttività politica ed amministrativa;
- 4.º La commisurazione rigorosa delle spese nazionali, provinciali, comunali, domestiche alla capacità contributiva ed economica;
- Una saggia ripartizione delle risorse contributive nei varii bilanci, in rapporto colla loro importanza nazionale.

Nel capitolo precedente esaminammo sommariamente la questione economica e morale, onde rimarrebbe soltanto ad esaminare il problema della relatività dei bilanci speciali in rapporto a quello generale, supposto contenuto nei limiti della capacità contributiva del paese.

Il nostro scopo è specialmente rivolto all'esame dei bilanci militari, sia in rapporto con quello nazionale, sia in rapporto fra loro, ma non possiamo dispensarci di esporre alcune considerazioni sulle condizioni generali del bilancio, onde coordinare la speciale questione militare colla situazione generale.

La questione da risolvere è quindi la seguente: L'entità dei singoli bilanci è essa in rapporto logico e prudente colla importanza nazionale ed internazionale delle singole amministrazioni?

Le gravezze contributive, le difficoltà della produzione economica, le scarse risorse per gli impianti, le crisi continue... tutta la vitalità nazionale influenzata da malessere e da febbricitazioni impongono di considerare raggiunto, se pure non oltrepassato, il massimo limite contributivo che può gravare sulla nazione.

Noi riteniamo quindi che ogni incremento di gravezze fiscali si risolva piuttosto in esaurimento anziché in risanguamento nazionale, e perciò riteniamo che l'attività del bilancio generale tasse e proventi debba contenersi in un limite non superiore ai 1600 milioni, ciò che darebbe una equivalenza colla situazione contributiva ed economica della Francia.

Determinata questa massima, rimane a vedere quali siano le quote dei varii bilanci corrispondenti alla loro singolare importanza.

Il debito pubblico costituendo una intangibilità e le spese militari una imprescindibile questione di esistenza, debbono avere la precedenza su tutte le altre questioni che non implicano una ragione di onore e di resistenza.

Il debito pubblico, tenendo conto della riduzione al 4%, importa una annualità di circa 500 milioni cui aggiungendo 100 milioni di spese vitalizie ed altro si avrebbe un totale di 600 milioni di passivo per spese intangibili.

I bilanci militari hanno variato fra 550 e 450 milioni, e ritenendo possibili riforme organiche, che consentano di consolidare l'esercito e la marina in più giusto rapporto, si può stabilire che il bilancio complessivo militare non potrebbe discendere al disotto di 450 milioni, comprese le spese straordinarie.

Rimarrebbero adunque 600 milioni circa disponibili per gli altri bilanci.

Prendendo per base le tabelle comparative riportate dal Cerboni e dal Ferroglio, e ritenendo che la ripartizione dei bilanci speciali non varia sensibilmente, si avrebbe per i diversi Stati la seguente classifica delle percentuali dei singoli bilanci, riferite al bilancio generale delle entrate e cespiti ordinarii, escludendo i proventi straordinari dovuti ad alienazioni di patrimonio, e le partite di giro che non costituiscono una vera attività del bilancio:

STATISTICA COMPARATIVA DEI BILANCI EUROPEI

Bilanci	Italia	Francia	Inghilterra	Germania	Austria	Russia	Spagna
Imposte e proventi ordinari	1150 m	3200	2200	2800	2000	3000	900
Percentuale a	ıl bilancio	general	e consider	ato come	unità		
Casa Reale - Presidenze - Parlamento	0,012	0,005	0,010	0,012	0,012	0,013	0,014
Debito pubblico	0,280	0,300	0,220	0,124	0,275	0,240	0,275
Spese intangibili	0,045	0,030	0,060	0,060	0,055	0,075	0,095
Spese militari - esercito e marina	0,255	0,310	0,360	0,250	0,250	0,320	0,245
Ministero Esteri	0,005	0,012	0,007	0,004	0,004	0,006	0,006
Ministero Interni	0,030	0,022	0,050	0,035	0,020	0,060	0,020
Ministero Finanze e Tesoro	0,180	0,080	0,020	0,120	0,180	0,100	0,122
Ministero Lavori pubblici	0,125	0,075	0,120	0,120	0,070	0,070	0,100
Ministero Istruzione	0,020	0,040	0,060	0,035	0,026	0,025	0,025
Ministero Agricoltura e Commercio	0,010	0,013	0,003	0,010	0,015	0,004	0,007
Ministero Poste e Telegrafi	0,023	0,040	0,080	0,040	0,037	0,037	0,026
Ministero Giustizia e culti	0,015	0,023	0,020	0,040	0,043	0,030	0,065

Non è nostro intendimento discutere le caratteristiche delle percentuali dei varii bilanci speciali; ci limitiamo solo ad affermare che, se i capitoli dei varii bilanci comprendessero partite pressoché simili, mentre quelli dell'Inghilterra, della Germania e della Russia differiscono sensibilmente, si potrebbero dedurne i seguenti [elementi] comparativi:

- 1.º L'entità delle percentuali in Italia supera quella francese soltanto per l'amministrazione finanziaria e per i lavori pubblici, rimanendo per gli altri bilanci sensibilmente inferiore;
- 2.º Rispetto all'Austria le percentuali italiane sono sensibilmente superiori soltanto per i lavori pubblici;
- 3.º Rispetto alla Spagna le nostre percentuali sono sensibilmente superiori per l'amministrazione finanziaria e per i lavori pubblici;
- 4.º Rispetto alla Germania le nostre percentuali sono quasi tutte superiori od equivalenti esclusa quella per l'istruzione;
- 5.º Le nostre percentuali rispetto alle inglesi risultano quasi tutte superiori, escluse quelle che riguardano le spese militari e la pubblica istruzione.

Si può quindi concludere che le percentuali italiane che sono specialmente in eccedenza riguardano l'amministrazione finanziaria ed i lavori pubblici; che quelle che sono in esiguità riguardano le spese militari e l'istruzione pubblica e che le altre sono pressoché equivalenti, non escluse le percentuali delle spese intangibili e debito pubblico le quali sommate danno per tutte le nazioni esclusa l'Inghilterra e la Germania una percentuale compresa fra 0,320 e 0,380 del bilancio generale.

L'organico del bilancio italiano non presenta quindi gravi divergenze con quelli delle altre nazioni, rimanendo in eccedenza solamente per i bilanci delle Finanze, Tesoro e Lavori pubblici, ed in esiguità per quelli delle spese militari e della istruzione a carico dello Stato.

Le gravezze contributive più che dalla distribuzione finanziaria derivano dal disagio economico e perciò da tutte quelle cause alle quali solamente si rimedia col risanamento morale, coll'uso modesto ed economico della ricchezza, coll'incremento del risparmio nazionale, colla lotta contro la speculazione e l'invadenza del capitale straniero.

Il problema di commisurare le spese alla capacità contributiva del paese è anzitutto un problema morale, poi un problema economico, ed infine un problema amministrativo.

Le riduzioni che si potranno fare sui bilanci dell'amministrazione finanziaria e dei lavori pubblici potranno essere considerevoli, poiché le loro percentuali sono fortemente in eccesso su quelle degli altri Stati, ma gli altri bilanci, e specialmente quelli militari già in eseguità, non consentiranno diminuzioni proficue, senza porre lo Stato in una situazione eccezionale e pericolosa rispetto alle altre nazioni.

Queste considerazioni generali ci permettono ora di esaminare con maggiore coscenza di causa il problema organico militare dopo di aver stabilito, colla possibile rigorosità statistica quanto segue:

1.º Le condizioni economiche della nazione non consentono di accrescere le gravezze contributive:

2.º Il limite massimo del bilancio generale, compresi i proventi dello Stato, deve essere, per ora, limitato a 1600 milioni, parte ordinaria;

3.º Le spese intangibili, benché gravose pel bilancio, non eccedono la percentuale media delle principali potenze europee, escluse l'Inghilterra e la Germania;

4.º Le spese militari, la cui percentuale è inferiore a quella di tutti gli Stati esclusa, Austria-Ungheria, non possono essere maggiormente ridotte;

5.° I bilanci che consentono riduzioni, perché la loro percentuale è in eccesso, sono quelli dei Lavori pubblici, delle Finanze e del Tesoro;

6.° I bilanci che esigerebbero aumento se fosse possibile, sono quelli militari, dell'istruzione, dell'agricoltura, le cui percentuali sono sensibilmente inferiori a quelle degli altri Stati;

7.º La sistemazione dei bilanci provinciali e comunali è altrettanto necessaria quanto quella del bilancio di Stato.

Stabiliti questi principii fondamentali della finanza dello Stato, passiamo ad esaminare in quale rapporto approssimativo dovrebbero stare l'esercito e l'armata per soddisfare alle esigenze finanziarie ed a quelle difensive.

* * *

Le spese militari, prese complessivamente, debbono avere un limite massimo subordinato alla capacità contributiva del paese.

Taluni crediti straordinari potranno essere accordati in circostanze eccezionali ed urgenti, ma i bilanci ordinari, comprendenti tutte le spese riguardanti l'organismo militare, debbono essere determinati e consolidati nei limiti della capacità contributiva normale della nazione.

Mantenendo per l'Italia una percentuale inferiore a quella di tutte le altre grandi nazioni si avrebbe che l'entità dei bilanci militari dovrebbe essere mantenuta fra 430 e 450 milioni.

Se le condizioni economiche miglioreranno, se sarà possibile giungere alla conversione della rendita, se si riuscirà a fare serie economie nei bilanci dei Lavori pubblici e delle Finanze, se... si potrà, con saggezza, raggiungere il mezzo miliardo, con grande vantaggio di prestigio, di influenza, di prosperità, ma finché la situazione non sarà sensibilmente migliorata sarà prudente e doveroso non eccedere i 450 milioni.

Noi assumiamo questa somma come dato fondamentale del rapporto in cui deve rimanere la spesa militare rispetto alla capacità contributiva e passiamo ad esaminare in quale rapporto debbono stare fra di loro i bilanci dell'esercito e dell'armata.

Finché non avremo determinato, per sistema, in quale rapporto debbono stare i bilanci, ci mancheranno sempre le basi per risolvere qualsiasi questione di carattere organico militare.

Il rapporto dei bilanci è una conseguenza dei compiti difensivi, escludendo quelli offensivi, dell'esercito e dell'armata.

Ogni altro metodo di determinare il rapporto di entità fra esercito e l'armata può condurre ad erronee e pericolose conclusioni. Lo sviluppo delle frontiere territoriali e marittime, l'importanza relativa della parte peninsulare e continentale, la preponderanza risolutiva di un teatro di operazione ecc... possono fornire dei criterii complementari, ma il criterio fondamentale sarà sempre quello che l'esercito e l'armata siano ciascuno sufficiente a salvaguardare la frontiera che è chiamato a difendere.

La tutela dell'esistenza e della integrità nazionale è quella che determina i compiti e l'entità dei due poteri militari.

Se il mare fosse un ostacolo assoluto alle invasioni, la flotta non sarebbe un elemento difensivo dell'esistenza nazionale, e perciò da escludersi finché si agiti una questione di esistenza; ed analogamente se Italia avesse la sua frontiera naturale delle Alpi, e questa frontiera presentasse ovunque ostacoli quasi insuperabili, l'esercito non costituirebbe che un fattore difensivo di esigua entità.

Se l'Italia possedesse i suoi naturali confini delle Alpi, la potenza dell'esercito potrebbe essere di molto ridotta, perché, come già affermammo, le condizioni d'invasione sarebbero per l'Austria più facili di quanto lo siano per la Francia, quando la flotta escludesse la minaccia delle grandi invasioni marittime.

Finché questi naturali confini non saranno raggiunti è necessario porre il problema difensivo nella sua realtà, e dare all'esercito quella forza che gli permette di tutelare, con sufficiente probabilità di successo, la frontiera orientale.²

Se l'Italia non avesse la cerchia delle Alpi, il suo problema difensivo, nella presente situazione politica e militare, non sarebbe solubile.

Nelle presenti condizioni della frontiera la soluzione è possibile, ma non facile ed indubbiamente dispendiosa.

Quando fosse completata la naturale frontiera il problema difensivo sarebbe facilmente ed economicamente risolto.

¹ Questo asserto è a tutt'oggi valido, ma viene ancora e spesso dimenticato. Esso significa che la congruità della spesa per una Forza Armata può essere valutata appieno solo mettendola in relazione con le esigenze delle altre, in rapporto agli obiettivi generali da raggiungere per assicurare la difesa nazionale. In altre parole, ciò implica uno stretto coordinamento interforze dell'Amministrazione militare, tenendo presente che la spesa militare complessiva non dovrà superare i 450 milioni.

² Si veda, in merito, la Nota 18 al capitolo IV. Ancora una volta D.B. limita la prospettiva strategica alle sole esigenze di difesa della frontiera orientale, peraltro trascurando le numerose e costose opere di fortificazione permanente che sarebbe necessario costruire, per sbarrare – risparmiando forze – i tratti più esposti di questa frontiera.

Raggiungere questa frontiera è quindi un'obbiettività nazionale di grande importanza,³ ma in attesa di questo compimento dobbiamo studiare di risolvere il difficile e costoso problema.

Il problema difensivo contro la Francia è essenzialmente marittimo, perché quando la flotta fosse in grado di impedire le invasioni peninsulari e rendere impraticabile la linea della Cornice, l'esercito non avrebbe forse altro compito che quello di attendere nell'alta valle del Po, a *pied-arm*, la risoluzione del conflitto marittimo.

Il problema difensivo contro l'Austria è essenzialmente continentale e, date le presenti condizioni della nostra frontiera orientale, non è solubile senza un forte esercito il quale, sia mantenendosi sulla difensiva a cavallo dell'Adige, sia prendendo risolutamente l'offensiva basandosi sul mare, non potrebbe mai essere inferiore ai due terzi di quello nemico, calcolando di potersi giovare, assai più facilmente dell'Austria, di tutte le risorse e riserve nazionali. La soluzione si presenta quindi assai dispendiosa e difficile, e se la triplice alleanza esclude probabilità di prossimi conflitti, e ci consente il tempo di provvedere, non ci dispensa però dal considerare la difesa contro l'Austria una questione di esistenza nazionale.

Tenendo conto di tutte le condizioni militari dell'offensiva austriaca contro l'Italia, così chiaramente esposte dal Perrucchetti, e considerando la situazione politica dell'Austria indipendentemente dalla triplice, si può concludere che dieci corpi di esercito, bene rafforzati da una buona milizia mobile, sono sufficienti a salvaguardare la frontiera orientale, per l'offensiva di una forza superiore ai dodici corpi d'esercito.⁵

L'eventualità di un conflitto austro-italico diventa sempre meno probabile, data l'imperiosità colla quale si impone il problema europeo, onde, se l'Italia non viene meno al suo compito ed ai suoi doveri internazionali, può escludersi l'urgenza di adeguati provvedimenti, assumendo però sempre come determinante fondamentale difensivo il principio della equivalenza del nostro esercito ai due

³ Le precedenti considerazioni confermano indirettamente l'esigenza di fortificazioni permanenti, visto che riconoscono che solo con il raggiungimento della frontiera naturale la difesa del confine da questa parte sarebbe stata più agevole. D'altra parte, se «raggiungere questa frontiera è un'obiettività nazionale di grande importanza», perché non tenerne conto nelle trattative per il rinnovo della Triplice, visto che – come lo stesso D.B. si preoccupa sempre di ricordare – le relazioni e i patti internazionali sono basati sul do ut des? e perché prevedere – diversamente dal 1880 – un atteggiamento solo difensivo, visto che si tratta di raggiungere un obiettivo vitale come il confine naturale?

¹ Del Perrucchetti D.B. cita, in questa occasione, tre saggi: Il teatro di guerra italo-austro-ungarico; Il Tirolo - saggio di geografia militare; Dal Friuli al Danubio.

⁵ Al momento l'Esercito comprendeva 12 corpi d'armata, quindi secondo D.B. ne bastavano 10. Va ricordato che questi corpi d'armata in tempo di pace avevano anche compiti di carattere territoriale ed erano su organici ridotti, da completare solo in caso di mobilitazione con gli organi dei Servizi logistici e con le cosiddette forze di «milizia mobile». Con tale termine si intendeva l'aliquota di forze composte da richiamati delle classi più giovani forniti dai Distretti, che in caso di mobilitazione era destinata a completare, in tempi ridotti, le unità già esistenti, portandole sul piede di guerra, oppure a costituire *ex-novo* altre unità avvalendosi di nuclei di forze permanenti costituiti *ad hoc* fin dal tempo di pace.

terzi di quello austro-ungarico, finché l'Italia non abbia raggiunto i suoi naturali confini.⁶

Il problema difensivo contro la Francia determina il limite minimo dell'Armata, quello difensivo contro l'Austria il limite minimo dell'Esercito, e ne risulterebbe che mentre ora l'Armata è troppo esigua al suo compito, l'organico dell'Esercito, sarebbe alquanto in eccesso alle esigenze della difesa.⁷

Dieci corpi d'esercito, bene costituiti, ed una flotta equivalente alla metà di quella francese, se convenientemente preparata, sono il minimo necessario e sufficiente a risolvere, con speranza di successo, il nostro problema difensivo.⁸

Benché queste forze possono essere giudicate troppo esigue al loro compito, sia contro la Francia, che contro l'Austria, pure, tenendo conto di tutte le condizioni che concorrono ad avvalorare la difesa, noi le giudichiamo sufficienti allo stretto compito difensivo, sempre che le forze siano organicamente e qualitativamente corrispondenti alle esigenze di una situazione militare difficile.

Concretato per tale modo il problema rimane a vedere se la spesa necessaria per mantenere l'esercito e l'armata in condizioni di adeguata efficienza possa rimanere nel limite massimo di 450 milioni consentito, o consentibile dalla capacità contributiva della nazione.

Abbiamo già affermato che per mettere la flotta in condizioni di adeguata efficienza occorre elevarne la potenza fino al limite minimo, con un assegno straordinario di trecento milioni, ed assegnare alla marina un bilancio non inferiore ai centocinquanta milioni.

La previsione di D.B. che un conflitto con l'Austria diventa sempre meno probabile è evidentemente infondata, e deriva anche dalla scarsa importanza da lui attribuita fin dal 1895 (Cfr. Tomo I, Parte I, para. XI) al problema delle nazionalità e degli irredentismi. Altre perplessità nascono dal fatto che, al momento, l'Impero austro-ungarico può gettare contro l'Italia una forza ben superiore ai 12 corpi d'armata dei quali parla D.B., sempre che utilizzi anche la soglia di Gorizia nel settore di pianura (non protetto da solide fortificazioni). Tutto dipende non dalle condizioni geografiche del Teatro di operazioni del Nord-Est, ma dall'esistenza o meno – per l'Austria – di un secondo fronte: che sarebbe avvenuto nel 1866 o anche nel 1915, se l'Esercito italiano avesse dovuto affrontare da solo l'intero Esercito austriaco? Per questo il livello dei 2/3 delle forze austriache indicato da D.B. per l'Esercito italiano dà adito a dubbi. Ci si chiede: è calcolato rispetto al totale dell'Esercito Austriaco, oppure rispetto all'aliquota di forze prevedibilmente impiegate dall'Austria contro l'Italia, che D.B. – senza precisare il perché – calcola appunto in 12 corpi d'armata? In quest'ultimo caso, si tratterebbe quanto meno dell'ipotesi più favorevole: sarebbe prudente assumere unicamente quest'ipotesi come dato certo sul quale basare la forza del nostro Esercito?

⁷ Il che equivale a dire: sia in caso di guerra contro la Francia che in caso di guerra contro l'Austria, si considera la ipotesi operativa più ottimistica e al tempo stesso più penalizzante per l'Esercito, che in ambedue i casi risulterebbe sovradimensionato rispetto alle effettive esigenze della difesa. Ma non è questo il punto: ciò che suscita le maggiori perplessità, è un progetto strategico che prevede di combattere la guerra contro la Francia con un Esercito dimensionato per la guerra contro l'Austria, e − al contrario − di combattere quest'ultima guerra con una flotta dimensionata per la guerra contro la Francia. Se si pone mente alle più recenti analisi dello stesso D.B. (Tomo I, Parte I, para. XI), in caso di guerra contro l'Austria la flotta risulterebbe sovradimensionata rispetto alle mere esigenze di difesa delle coste. Il procedimento strategicamente più conveniente è perciò un altro: come lo stesso D.B. ha sempre suggerito, occorre considerare le esigenze globali che derivano da ciascun conflitto, individuare gli obiettivi strategici che Esercito e Armata devono perseguire in comune e definire − in un quadro di stretta correlazione − quantità e qualità delle rispettive forze, che in ambedue i casi sarebbero dimensionate per il caso meno favorevole.

^{*} Si tratta, in sostanza, dell'obiettivo da raggiungere nella preparazione militare.

All'assegno straordinario si dovrà provvedere con crediti eccezionali, ma al bilancio ordinario bisognerà provvedere con mezzi ordinari, onde rimarrebbero disponibili circa trecento milioni per il bilancio della Guerra.

Considerando che circa cinquanta milioni debbono assegnarsi come media annuale per spese straordinarie, di armamento, ricambio armi e materiali, fortificazioni... rimarrebbero circa duecentocinquanta milioni per il bilancio della guerra, parte ordinaria.

L'importante essendo di escludere per l'avvenire qualsiasi eccedenza, che sotto forma larvata perturbi il bilancio generale, e di contenere pertanto entro il limite massimo di 450 milioni tutte le singole spese militari, ne deriva la necessità di sapere se con un bilancio ordinario consolidato davvero, e non solo per finzione, in duecentocinquanta milioni si può mantenere l'esercito in efficienza adeguata al suo compito difensivo.

Noi lasciamo la risposta ai competenti, quantunque questa competenza si sia rivelata assai spesso molto erronea, ma non possiamo a meno di stabilire che l'organico attuale di dodici corpi d'esercito, colle milizie e servizii complementari è incompatibile colle condizioni del bilancio, e che un organico di dieci corpi ci starebbe pur sempre a disagio.9

La spesa media per corpo di esercito, in formazione di pace, comprendendovi tutti i servizii complementari, oscilla fra trenta e trentacinque milioni per corpo di esercito, quantunque la Francia, la Russia e l'Inghilterra eccedano anche il limite massimo.

La necessità di compensare qualitativamente la deficienza quantitativa; le condizioni della nostra mobilitazione mista; la crescente perturbazione sociale ci imporrebbero di mantenere, in pace, le nostre forze ad una efficienza almeno non inferiore a quella degli altri eserciti, e però di assegnare una quota di trentacinque milioni per ogni corpo d'esercito.

Considerando però che le difficoltà possono essere superate a forza di buon volere, e che l'amore e la carità della patria possono fare prodigi, noi vogliamo ammettere che sia sufficiente una quota di trenta milioni per corpo d'esercito, provvedendo a quelle economie nei servizii amministrativi e complementari che costituiscono un lusso e non una necessità militare.

Nei limiti adunque di duecentocinquanta milioni noi possiamo avere otto corpi d'esercito, bene costituiti, con effettivi sotto le armi non inferiori a quelli delle altre prin-

⁹ Questo è un passaggio decisivo, dal quale già deriva la necessità di ridurre le forze terrestri. Si tratta di una questione che non cessa di essere dibattuta – anche all'interno dell'Esercito – dal 1870 in poi. Tesi analoghe a quelle di D.B. in questa occasione, sono sostenute, ad esempio, dal Ministro della guerra Ricotti nei due periodi nei quali ricopre la carica (1870-1876 e 1884-1887). Tra i fautori di una riduzione dell'Esercito anche a beneficio delle forze marittime, ricordiamo i generali Ricci e Perrucchetti, che non a caso (vds. Tomo I, Parte I) sono anche gli interlocutori privilegiati di D.B.

Va sottolineato, in proposito, il radicale cambiamento di rotta di D.B., che ora sostiene la riduzione dell'Esercito mentre nel 1884 (vds. Tomo I, Parte I, para. IX) non concorda con il Perrucchetti sulla necessità di ridurre l'Esercito a 10 corpi d'armata, e si sforza di dimostrare che, anche mantenendo immutato il rapporto di forze, con il ricorso alla guerra di crociera e con le nuove costruzioni navali orientate nel senso da lui indicato, sarebbe stato ugualmente possibile impedire o contrastare efficacemente le grandi invasioni marittime... Se questo criterio valeva allora, perché dopo 15 anni non vale più? Evidentemente nel 1899 D.B. non è più così ottimista: di qui la nuova tesi sulla necessità di ridurre le forze terrestri, sulla quale è imperniato l'intero capitolo.

cipali nazioni e con tutto quel complemento di risorse che permette di avere un esercito vero e non solamente fittizio.³⁰

Entro i limiti del bilancio una forza di dieci corpi ci starebbe già molto a disagio, poiché non avremmo che un assegno medio di venticinque milioni, ciò che costringerebbe a provvedimenti economici, riduttivi ed arteficiosi, che perturbano e disintegrano la compagine militare. In tali condizioni l'effettivo dei reggimenti, in pace, dovrebbe essere ridotto da 1250 a 1000 uomini circa, riducendo così le compagnie da 100 ad 80 soldati.

La situazione non sarebbe ancora disastrosa, ma le unità tattiche, piccole e grandi, sarebbero messe in una condizione di grande inferiorità rispetto a quelle degli altri eserciti; l'istruzione militare ne soffrirebbe grandemente, ed in caso di mobilitazione, coll'attuale sistema misto, si avrebbero le compagnie costituite per circa due terzi da elementi affatto nuovi, che non hanno servito prima nel reggimento, che non conoscono i loro superiori, i loro compagni e forse nemmeno le armi, per mutazione di armamento.

Tutto ciò costituisce un pericolo assai grave per la solidità dell'esercito e noi crediamo che l'organico di dieci corpi risulti effettivamente in eccesso alla nostra capacità contributiva, perché l'Italia non ha certamente la possibilità di avere attualmente un bilancio militare di cinquecento milioni, fra esercito e marina.

I grandi disavanzi dei bilanci dal 1880 al 1892, furono in parte dovuti ai grandi incrementi dei bilanci dell'esercito, che da duecento salirono a quattrocentocinquanta milioni, portando la spesa militare, fra esercito e marina, ad oltre seicento milioni.¹¹

Tali disastri finanziarii non debbono rinnovarsi, e perciò la spesa militare deve essere contenuta nel limite di trecento milioni per l'esercito e centocinquanta per la marina, spese ordinarie e straordinarie comprese.

In questi limiti possiamo avere un buon esercito organizzato su otto corpi, un rachitico esercito su dieci corpi, ma non possiamo in alcun modo persistere in un organico di dodici corpi d'esercito.

Quell'organico ci costrinse a raggiungere bilanci di 400 e 450 milioni, escluse le spese d'impianto dei due corpi d'esercito accresciuti, ed avere ciò non pertanto una forza di esclusiva apparenza e di nessuna solidità.

Le successive riduzioni del bilancio peggiorarono ancora le già pessime condizioni, che furono ripetutamente esposte in Parlamento, e che tutti conoscono, senza avere il coraggio di troncare una situazione disastrosa.

¹¹¹ Quindi anche il limite di 10 corpi d'armata indicato da molti scrittori terrestri per migliorare la qualità a scapito della quantità è ritenuto da D.B. troppo ambizioso.

[&]quot; Questo è il vero punctum dolens della questione militare a fine secolo XIX: dispersione in imprese coloniali – peraltro infelicemente concluse – di risorse che più proficuamente avrebbero potuto e dovuto essere destinate al potenziamento della Marina e dello stesso Esercito. Una situazione che si ripete nel periodo dal 1934 al 1939, peraltro senza che i commenti del Fioravanzo e del Po mettano bene in luce questo non rassicuranti ma decisivo precedente (ovvie peraltro le ragioni – oggi venute meno – per cui i due autori negli anni Trenta non possono farlo). In questo senso, quelli che D.B. una riga più sotto efficacemente chiama «disastri finanziari» auspicando che non si rinnovino, si sono invece rinnovati dal 1935 al 1940...

Il Goiran¹² espose, coi dovuti temperamenti e riguardi, queste condizioni di cose, ed il suo grido di sgomento e dolore agitò la pubblica opinione; ma contro la forza delle cose non giovano gli eroismi, e l'esercito rimase sotto la minaccia della sua dissoluzione, in attesa di eventi che alla lesina permettessero di sostituire il corno dell'abbondanza nell'emblema della finanza italiana.

La presente situazione militare può dunque riassumersi negli enunciati seguenti:

- 1.º L'armata è insufficiente al suo compito difensivo;
- 2.º L'attuale organico dell'esercito è alquanto in eccesso al compito difensivo;
- 3.º Questo organismo è incompatibile colle condizioni finanziarie ed economiche della nazione;
- 4.º Le difficoltà finanziarie hanno seriamente compromesso la solidità dell'esercito, nel suo ordinamento su 12 corpi d'armata;
 - 5.º Le spese militari debbono essere contenute in un limite massimo di 450 milioni;
- 6.º Il minimo bilancio che possa assegnarsi alla marina non può essere inferiore a 150 milioni, senza di che esso rimane sempre insufficiente al suo compito difensivo.
- 7.º All'esercito non si può assegnare un bilancio superiore ai 300 milioni, dei quali circa cinquanta per spese straordinarie di armamento, fortificazioni, vettovagliamento delle piazze da guerra ecc.;
- 8.º Nel limite di 250 milioni di bilancio ordinario non si possono avere che otto corpi d'esercito in condizioni di efficienza non inferiori a quelle degli altri eserciti europei;
- 9.º Un ordinamento militare su dieci corpi d'esercito sarebbe già un eccesso alle normali condizioni del bilancio generale.
- 10.º Un ordinamento su 12 corpi di esercito è incompatibile col bilancio e colla solidità della compagine militare. ¹³

Data questa situazione si affacciano imperiosi i seguenti quesiti:

- a) È egli possibile e prudente persistere nell'attuale disorganizzazione finanziaria militare?
- b) È egli saggio continuare a deprimere l'armata per mantenere all'esercito un ordinamento fittizio, che ne provoca l'inefficienza e lo sfacelo?
- c) È egli conveniente ritornare ad un organico di dieci corpi d'esercito, quando questo ordinamento dovesse risultare sempre in eccesso alla capacità del bilancio?
- d) È forse possibile adottare un organico di otto corpi di esercito che consentirebbe solidità militare e stabilità finanziaria?
- e) Sono possibili riforme organiche che risolvano tanto il problema finanziario quanto quello militare?¹¹

¹² Gen. Goiran, Del rinnovamento militare in Italia (nota di D.B.).

¹⁵ Le considerazioni di D.B. in questi dieci punti da una parte sono condivisibili e rispecchiano le tesi di parecchi scrittori militari terrestri del tempo, ma dall'altra suscitano due interrogativi: perché per la Marina si considera come obiettivo la sufficienza difensiva e si assegnano le risorse di conseguenza, mentre per l'Esercito si taglia corto affermando che, in tutti i casi, non gli si può assegnare più di 300 milioni? gli stanziamenti devono essere dimensionati in relazione alle esigenze, o solo in relazione alle risorse disponibili? In ambedue i casi, il criterio dovrebbe valere per tutti e i conseguenti -aggiustamenti- dovrebbero riguardare tutti.

[&]quot;Si tratta di interrogativi e problemi più facili da porre che da risolvere, i quali in ogni tempo sono stati – nella loro sostanza – di attualità, e fin troppo raramente hanno trovato risposte soddisfacenti nella realtà italiana.

Il persistere nella situazione presente sarebbe una demenza se pure non un reato nazionale. Il ridurre l'esercito ad un ordinamento stabile di otto corpi d'armata, se soddisferebbe alle esigenze finanziarie, non soddisferebbe forse a quelle difensive nella ipotesi di un conflitto austro-italico, e perciò se può considerarsi una soluzione temporanea consentita dalla presente situazione politica, non potrebbe considerarsi una soluzione permanente e definitiva.

Il ritorno a dieci corpi di esercito sarebbe forse la soluzione più spicciativa, ma l'ordinamento militare rimarrebbe sempre in eccesso alla capacità finanziaria, e si dovrebbe ricorrere a provvedimenti riduttivi che comprometterebbero sempre la solidità militare.

È noto come il generale Ricci, e dopo di lui il Marselli, giudicasse conveniente di non eccedere negli armamenti territoriali e di accrescere invece quelli navali, ed è altresì noto come il Ministro della Guerra rispondesse al Ricci che le sue idee non armonizzavano con quelle delle sfere competenti.¹⁵

Le idee oggi prevalenti, nelle sfere di competenza son forse alquanto più in armonia con quelle del Ricci e del Marselli, ma ad onta di ciò, qualsiasi riduzione troverebbe forse insuperabili difficoltà, se la nazione ed il Parlamento non si pronunciassero in modo imperativo ed imponessero la riduzione a dieci corpi d'esercito.

Questa soluzione, benché giovevole tanto alla finanza quanto all'esercito, non risolverebbe completamente il problema militare e finanziario, ma salverebbe dalla dissoluzione tanto la finanza quanto l'esercito; perciò, se altre soluzioni non fossero possibili, noi accetteremmo questa come una specie di salvataggio dal naufragio al quale si va incontro persistendo nell'attuale indirizzo finanziario e militare.

Sarebbe però ingenuità il supporre che questa limitata riduzione trovasse favorevoli le sfere di competenza, ed il Manfredi stesso, così sollecito degli interessi marittimi nazionali, ¹⁶ dice che il programma dell'Italia deve essere, per ora, quello di lasciare all'esercito il suo bilancio del 1893 ed il suo ordinamento, consacrando all'armata tutti i risparmi che consentono le nostre condizioni finanziarie, il che significa rimandare alle calende greche la soluzione del problema militare.

«Se l'esercito fosse ancora su dieci corpi – dice il Manfredi – e si trattasse di portarlo su dodici, sarebbe il caso di pensarci due volte, ma spezzare un'arma che abbiamo in mano, che ci è costata tempo e fatica, per fabbricarne un'altra, magari più adatta, e restare qualche tempo senza l'una e senza l'altra, è cosa che non conviene. Solo quando, consacrando alla flotta tutte le somme possibili, l'avremo messa in grado di assicurarci da per sé la frontiera marittima, solo allora sarà il momento di vedere se, per difendere la frontiera terrestre, siano necessari dodici corpi d'esercito o bastino dieci e magari anche nove».

Questo programma si traduce in quello di mantenere i nostri reggimenti a 600 uomini per sei mesi ed a 1000 soldati al massimo per altri sei mesi dell'anno, finché le condizioni del bilancio permettano di accrescere di cinquanta milioni il bilancio della marina.

¹⁵ Ciò significa che i più eminenti scrittori «terrestri» si sono sempre mantenuti assai lontani da tesi di Forza Armata.

¹⁶ Cristoforo Manfredi nei suoi scritti coevi aveva sostenuto che il pericolo maggiore per l'Italia veniva dal mare.

Non è possibile ammettere che questa debba essere la soluzione transitoria, che per ragioni finanziarie diverrebbe definitiva, del nostro problema militare, e perciò se le riduzioni dell'esercito non fossero giudicate necessarie od opportune bisognerebbe trovare altre riforme organiche che consentissero di risolvere, preservando l'efficienza dell'esercito, il problema militare, senza rendere impossibile la soluzione di quello finanziario.

Questa necessità di riforme organiche la intravedemmo da gran tempo, e nel 1895, dopo di avere esaminata la potenza militare dei varii eserciti europei concludevamo essere necessario modificare alquanto l'attuale ordinamento dell'esercito, onde conferirgli maggiore solidità ed una parziale attitudine alla immediata mobilitazione, che per l'Italia è, più che per qualsiasi altra nazione, una questione di esistenza.¹⁷

La nostra convinzione non è dunque nuova, né consigliata da ragioni di relatività fra l'esercito e armata, ma bensì antica e derivante dal convincimento che il rachitismo dell'esercito gli toglie ogni vera e reale vigoria, le cui conseguenze, ad onta del valore e degli eroismi, possono essere disastrose per l'Italia.

L'attuale sistema non è serio né economico, poiché riesce soltanto a sprecare in vane apparenze le nostre limitate risorse, di che tutti ormai sono persuasi, onde crediamo opportuno esporre un progetto di ordinamento, lungamente meditato, il quale ha per iscopo di conciliare le esigenze finanziarie con quelle militari, afforzando in pace ed in guerra la solidità e la vitalità dell'esercito.¹⁸

非非非

L'ordinamento militare comprende due grandi problemi:

1.º L'organizzazione generale delle forze nazionali;

2.º L'organizzazione speciale dell'esercito permanente.

Il primo problema, riguardante l'organizzazione generale, ebbe in passato soluzioni assai dissimili e non è improbabile che possa averne in avvenire altre, sostanzialmente diverse dalla attuale.

L'evoluzione è principio mondiale, ed anche i sistemi militari seguono questa legge evolutiva; ma quello che ci preme determinare è il grado di applicabilità di un determinato sistema alle diverse nazioni.

È egli logico applicare a tutti gli Stati, il cui problema militare è dissimile, un medesimo ordinamento militare?

Il sistema degli eserciti nazionali e della militarizzazione generale si è affermato dopo le grandi vittorie della Prussia, e non vi è dubbio che l'ordinamento prussiano soddisfacesse alle esigenze politiche dello Stato.

¹⁷ Questo problema viene trattato da D.B. nella Situazione militare mediterranea (1895 - Cfr. Tomo I, Parte I, para. XI). In sostanza, avvalendosi della sua rara competenza anche in materia di strategie e ordinamenti terrestri, D.B. vuole qui indicare un nuovo -modello di difesa- per l'Esercito, che dovrebbe consentire delle economie a favore della Marina e al tempo stesso migliorare con incisive riforme l'efficienza delle forze terrestri e la loro prontezza operativa.

¹⁸ Obiettivo senza dubbio suggestivo e tuttora di piena attualità, ma molto difficile da raggiungere: nonostante gli infiniti e apprezzabili progetti, esso non è stato, infatti, mai raggiunto... Viene da chiedersi anche perché D.B. considera un «modello» organico preciso solo per l'Esercito, senza indicare parallelamente scelte costruttive, organiche e amministrative per la Marina, suscettibili di realizzare economie e miglioramenti dell'efficienza anche per le forze navali.

Le altre nazioni europee, esclusa l'Inghilterra, si sono affrettate a copiare l'ordinamento prussiano, adottando un sistema cartaceo dove non era possibile applicarlo integralmente.

Molte nazioni, per incapacità finanziaria od incompatibilità etniche, sono rimaste al sistema cartaceo, altre ne hanno sviluppato alla meglio, come l'Italia, le principali funzioni trascurando le complementari, per modo che si ebbe un sistema embrionale corrispondente in apparenza, ma non in realtà, alla indole del sistema prussiano.

Non è nostra intenzione addentrarci in questo argomento, ma non possiamo escludere, per lo scopo che ci siamo proposto, le seguenti domande:

Che cosa ha di simile il problema militare dell'Italia con quello della Germania? Per quali ragioni l'Italia si è affrettata a copiare imperfettamente il sistema prussiano?

È logico persistere in un sistema che non possiamo applicare integralmente, perché non corrisponde alla indole del nostro problema militare?

Noi lasciamo alle sfere di competenza la soluzione di questi quesiti e ci limitiamo ad affermare:

- 1.º Il sistema militarizzante germanico non è applicabile per ragioni politiche, militari, finanziarie, sociali... integralmente all'Italia;
- 2.º L'esperienza di trent'anni ha dimostrato la nostra incapacità di applicarlo utilmente;
- 3.º L'imperfetta applicazione si risolve in dissipazione di denaro, di tempo, di energie ed in complicazioni dannose all'esercito ed al paese;
- 4.º Il nostro problema organico deve essere risolto italianamente come l'Inghilterra ha risolto il suo nazionalmente;¹⁹
- 5.º L'errata soluzione del problema generale influisce dannosamente sulle soluzioni parziali del problema militare.

Premesse queste considerazioni generali, ed affermata la convenienza, se pure non la necessità, di procedere ad un rinnovamento del nostro sistema generale di militarizzazione, passiamo ad esporre il progetto di ordinamento che riguarda l'esercito permanente.

* + 1

I criterii fondamentali di questo progetto di riordinamento dell'esercito permanente sarebbero i seguenti:20

- 1.º Ridurre da dodici a sei i corpi di esercito in attività di servizio, mantenendo questi sei corpi, che chiameremo impari, ad un effettivo eguale o poco inferiore a quello di guerra;
- 2.º Mantenere intatti e completi i quadri degli altri sei corpi soppressi, che chiameremo pari, aggregando questi quadri, ufficiali e sotto ufficiali, alle corrispondenti unità degli altri sei corpi (impari) in attività di servizio;

¹⁹ Espressione troppo vaga e un po' oscura.

⁸⁰ Ci asterremo da esami e giudizi globali sul progetto di D.B., la cui materia non può che interessare en passant i cultori di cose marittime. Annoteremo comunque, là ove occorre, le proposte di D.B., da collocare fra le tante – da allora in poi – che invariabilmente si prefiggono il troppo ambizioso obiettivo di ottenere minore spesa e al tempo stesso maggiore efficienza.

3.º Versare nei sei corpi impari tutto o quasi tutto, secondo le condizioni del reclutamento, il contingente annuale che ora viene suddiviso nei dodici corpi, elevando così la forza delle unità in tempo di pace all'effettivo di guerra, riducendolo di un terzo, durante l'inverno, quando fosse esclusa qualsiasi minaccia di conflitto);²¹

4.º Stabilire una rotazione biennale o triennale di tutti i comandi effettivi, grandi e piccoli, per modo che i quadri pari rimpiazzino quelli impari, e gli uni siano considerati come il duplicato degli altri, ottenendo così un doppio inquadramento

per ciascuna unità, in tempo di pace;

5.º Mantenere aggregati ai reggimenti impari gli ufficiali inferiori ed i graduati di bassa forza dei reggimenti pari, costituendo un reparto speciale che conserverebbe le tradizioni, le prerogative, la bandiera del reggimento pari, del quale costituirebbe il nucleo cardiaco;²²

6.º Usufruire di parte degli ufficiali superiori dei sei corpi pari per servigi non reggimentali cioè: scuole, amministrazioni, direzioni, missioni, comitati... durante il

periodo di rotazione dei comandi effettivi;

7.º Stabilire una concatenazione reggimentale dei contingenti, per modo che le classi dopo servito tre anni nel reggimento impari o pari, passerebbero per altri tre anni nel reggimento pari od impari, per essere quindi iscritte per altri tre anni nel reggimento della milizia mobile;

8.º Aggregare i quadri della milizia mobile alle corrispondenti unità della milizia attiva, per modo che si ottenga il massimo affiatamento fra le truppe sotto le ar-

mi ed i quadri che le dovranno successivamente inquadrare;

9.º Mantenere per il Genio, gli Alpini, le milizie di Sardegna ed i servizi speciali, quegli ordinamenti che fossero giudicati più convenienti;²⁵

10.º Conservare per la cavalleria la ferma speciale, migliorandone la qualità con

una parziale applicazione delle disposizioni vigenti per i carabinieri reali;21

11.º Mantenere il sistema di reclutamento nazionale, se giudicato indispensabile, oppure adottare un sistema continentale e peninsulare escludendo sempre quello misto, il quale se agevola la mobilitazione di pochi giorni, compromette gravemente la solidità dell'esercito.

Molti altri criterii direttivi si potrebbero fin d'ora enunciare, ma questi ci sembrano sufficienti a tracciare lo schema generale del riordinamento, onde procediamo ad esaminare i miglioramenti militari, finanziari e morali che da questo progetto parrebbero derivare.

²¹ D.B. aggiunge in nota: «il contingente annuale potendo essere di centomila uomini, su trecentomila iscritti si avrebbero tre classi più che sufficienti a mantenere i sei corpi impari, e Servizi relativi al loro effettivo di guerra».

²⁵ Quanto sarebbe l'aliquota di queste truppe speciali? quanto costerebbe? Il costo delle truppe

speciali è maggiore di quello delle altre.

[&]quot;E la manutenzione e il rinnovo dei materiali per i reggimenti pari non costituiti? chi ci penserebbe? quanto personale richiederebbero? soprattutto, quanto costerebbero, visto che al momento urge rinnovare l'intera artiglieria da campagna e completare il rinnovo dell'armamento individuale (fucile 91)? e le loro infrastrutture?

²¹ L'artiglieria, interamente ippotrainata, al tempo provvedeva anche a tutti i trasporti a traino animale. Era, in sostanza, un'Arma a cavallo come la cavalleria, con in più una fisionomia ad elevata valenza tecnica, che richiedeva alla truppa un lungo e severo addestramento. Perché D.B. non prevede anche per quest'Arma ordinamenti o ferme speciali?

I vantaggi di carattere militare direttamente conseguibili sarebbero, salvo errore, i seguenti:

1.º Mobilitazione immediata di sei corpi d'esercito, i quali opererebbero lo schieramento strategico alla dichiarazione di guerra, quando fosse provveduto e pre-

veduto adeguatamente alla situazione politica;25

2.º Massima solidità militare derivante dal permanente effettivo di guerra, escludendo le conseguenze della integrazione dei reggimenti con elementi eterogenei che non conoscono i loro superiori, i loro compagni e forse nemmeno le armi di cui dovranno servirsi, evitando il pericolo di dovere costituire e consolidare tutte le unità grandi e piccole, nel periodo iniziale della guerra;

3.º Utilizzazione completa di tutti gli elementi combattenti e naturale elimina-

zione di molti servizii parassitari;

- 4.º Completo affiatamento delle truppe coi quadri, tanto per le unità impari che per le pari, derivante dalla compartecipazione reggimentale e dalla rotazione del comando;
- 5.º Completa istruzione ed educazione militare delle truppe, le quali vengono sempre impiegate nel loro effettivo di guerra;

6.º Possibilità di curare maggiormente l'istruzione dei quadri, impiegandoli unitamente al reggimento cui sono aggregati, oppure separatamente per istruzioni complementari, con vantaggio di servizio tanto individuale che generale;

7°. Esercizio effettivo del comando militare per parte di tutta la gerarchia, rimanendo esclusa quella burocrazia cartacea che oggi, per degenerazione dell'organi-

smo, inquina tanto i piccoli che i grandi comandi;

8.º Migliorate le difficili condizioni della nostra mobilitazione, qualunque ne sia il sistema, per il calmo e ordinato processo di concentrazione, consentito dal già effettuato schieramento strategico di sei corpi di esercito;

9.º Facilità colla quale si opererebbe l'organizzazione dei sei corpi di riserva, per la costituzione preliminare dei quadri, per la organizzazione di tutti i servizi reggimentali nella sede del reggimento, per modo che la nuova compagine, dopo lo sgombro dell'unità corrispondente, si ordinerebbe e consoliderebbe rapidamente;

10.º Piena utilizzazione delle truppe sotto le armi per esigenze di ordine interno, evitando le perturbazioni ed i pericoli delle mobilitazioni parziali, e la possibilità di inoculare nell'organismo sano dell'esercito le infezioni che trasudano dal paese.

Il consolidamento della nuova organizzazione consentirà molti altri vantaggi, ma quelli enunciati ci sembrano così evidenti e vitali da meritare l'onore di una discussione seria e spassionata.

I vantaggi economici sono principalmente i seguenti:

1.º Possibilità di consolidare in modo reale e permanente il bilancio della guerra, escludendo le continue perturbazioni che derivano dall'ordinamento attuale, commisurando la spesa militare alla capacità contributiva nazionale;

2°. Possibilità di elevare da sei a sette e forse anche ad otto corpi impari e pari, l'organico dell'esercito, senza grande aumento di spesa, appena la consolidazione del bilancio generale consenta qualche eccedenza a vantaggio del potere militare;

²⁸ E se essi – a fronte di Eserciti come il francese e l'austro-ungarico, che mettevano subito in campo il massimo numero di uomini – non fossero bastati? perché D.B. non dimostra che erano sufficienti anche in questo caso?

3.º Possibilità di accrescere di due corpi l'esercito permanente per ogni trentina di milioni che si avessero disponibili nel bilancio, ciò che consentirebbe la speranza di dare al nostro esercito una vera efficienza offensiva:

4.º Possibilità di ottenere, nella situazione presente, qualche economia per riduzione di spese, pel migliore impiego dei quadri, per esclusione di mobilitazioni

parziali... utilizzabili sia a vantaggio del bilancio che del potere militare;

5.º Migliore procedimento nella rinnovazione del materiale da guerra, potendo all'occorrenza utilizzare le armi dismesse dai sei corpi impari, senza menomare troppo l'efficienza dei sei corpi pari, costituenti il secondo reparto dell'esercito permanente.²⁶

Anche quando il periodo di transizione non consentisse importanti economie, il solo beneficio di consolidare il bilancio, di dare stabilità organica alla milizia, di escludere le perturbazioni derivanti dalle parziali mobilitazioni ci sembra così importante da renderci confidenti nella vitalità dell'organismo che lo consente.

I vantaggi di carattere morale che dal nuovo ordinamento potrebbero derivare

ci sembrano i seguenti:

1.º Maggiore prestigio dell'esercito per l'avvivazione dello spirito di corpo e dignità militare derivante da un organismo più sano e più vitale;

2.º Maggiore prestigio del comando, esercitato con tutta l'efficacia militare e

morale;

3.º Maggiore garanzia dell'ordine pubblico e maggiore tranquillità della coscienza nazionale;

4.º Minore perturbazione dei pubblici servizii, del lavoro e della economia na-

zionale.

L'importanza eccezionale di questi vantaggi morali per una nazione che ha smarrito, come l'Italia, la rettitudine del sentimento ed attraversa un periodo di profonda perturbazione non può essere disconosciuta, ed ove questi vantaggi fossero pienamente realizzabili, come crediamo, basterebbero a giustificare l'adozione che ci consente di risolvere in modo serio e conveniente un problema rimasto da trent'anni insoluto.

Prima però di concludere e sentenziare, è opportuno vedere quali possano essere gli svantaggi del sistema, e perciò, prevenendo la critica, daremo uno sguardo al rovescio della medaglia.

* * *

Manterremo la critica nelle regioni generali ed elevate poiché trattandosi di argomento così importante è proprio il caso di attenersi al *de minimis non curat praetor*.

Gli appunti principali che si possono muovere al progetto sono:

1.º Perturbare gravemente l'attuale sistema organico dell'esercito;

^{**} Accorgimento di efficacia assai dubbia, essendo necessario assicurare – almeno nell'ambito dell'Esercito permanente – l'omogeneità delle armi e dei materiali. Più in generale, si nota che D.B. non dimostra in modo preciso e esauriente come e perché gli ordinamenti da lui proposti assicurerebbero i risparmi desiderati, da lui indicati nei quattro punti precedenti come obiettivi.

2.º Menomare la potenza dell'esercito colla sostituzione di sei corpi di riserva

coi quadri a sei corpi permanenti.

Ogni evoluzione o trasformazione implica sempre perturbazione, ma poiché le condizioni finanziare impongono in modo assoluto di contenere le esigenze militari, di troncare una situazione pericolosa e fittizia, così la trasformazione non può evitarsi, a meno che l'Italia non preferisca di rimanere in una costante condizione di esaurimento o di bancarotta finanziaria e militare.

Finché il problema militare si poteva supporre solubile mediante la preservazione dell'esercito anche a danno dell'armata, era forse carità patria il tacere le funeste conseguenze di una errata soluzione del problema militare, ma poiché questa soluzione ci condusse a menomazioni gravi e sostanziali di forza vera e vitale preservandone solo l'esteriorità e la parvenza, noi crediamo che sia giunto il momento di sacrificare questa parvenza, che può essere causa di disillusioni e di disastri, ad una realtà anche più modesta, ma che può ancora essere salvezza.

Nella presente situazione noi abbiamo un esercito in reale dissoluzione ed una finanza priva di qualsiasi riserva che possa consentire l'incremento permanente dei bilanci, mentre la situazione europea impone sempre più l'incremento dell'armata.

La riduzione dell'organico militare, in eccesso alle esigenze difensive, è imperiosa, e perciò fra la perturbazione derivante dalla riduzione di due corpi, al minimo, e la trasformazione da noi proposta, che consente così grande elasticità dell'organismo, non dovrebbe essere dubbia la scelta e noi crediamo che questa od altra simile riduzione finirà per imporsi, non solo all'Italia, ma a tutte le nazioni marittime e forse anche a quelle continentali.

Questo sistema offre un mezzo semplice e pratico di ridurre parzialmente le gravezze militari senza grandi menomazioni di forza vera anche per le nazioni che possono spendere trentacinque milioni per corpo d'esercito e che hanno un sistema

regionale di mobilitazione.

Le nazioni che sono principalmente marittime, che hanno grande margine di contingente, che possono accrescere le forze inquadrando maggiori elementi, che hanno una situazione finanziaria difficilmente risanabile, che debbono provvedere ad incrementi imperiosi del potere navale... hanno il massimo interesse ad adottare un sistema che consente la massima elasticità finanziaria e militare.

Non tocchiamo l'esercito! *Ne touchez pas à la reine!* Ecco il grido di tutti i puristi, i pedanti ed i pusilli della politica. Ma quando l'edificio rovina, bisogna pure pensare a ripararlo se non si può demolirlo, e noi crediamo che la riparazione non

debba essere superficiale.

È questione più di ricostruzione che di rappezzamento e coloro che credono di rimediare ad una situazione così pericolosa con provvedimenti spiccioli, manipolazioni, rimpasti dei *rari nantes* nella compagine reggimentale, s'illudono grandemente poiché la gravità del malessere non vuole palliativi, ma drastici risolventi.

Noi riteniamo quindi che la perturbazione, benché grave, non escluda la possibilità di portare a compimento la organizzazione durante il periodo di pace e di si-

curezza che la durata della triplice ancora ci consente.

Il secondo appunto che potrebbe farsi al progetto riguardante la solidità dei sei corpi pari, che chiameremo di riserva, è certamente più ponderoso del primo.

Quale solidità avranno i sei corpi di riserva, in paragone di sei corpi nelle attuali

condizioni di efficienza?

La risposta è certamente difficile e noi sottoponiamo il quesito ai competenti, i quali con fede, amore e carità di patria meditano sulla rovina che ci minaccia, non senza tacere le sommarie considerazioni seguenti:

1.º I sei corpi impari rappresentano indubbiamente una grande superiorità d'efficienza sopra gli attuali, e perciò offrono un largo compenso alla deficienza, possi-

bile ma non probabile, di sei corpi di riserva;

2.º I fautori degli eserciti piccoli ma solidamente costituiti sono ancora molti, e non è improbabile che sei buoni corpi di esercito siano giudicati più efficienti di dieci cattivi ed anche mediocri;

3.º Nelle attuali condizioni i reggimenti essendo ridotti ad un massimo di 1000 uomini durante i sei mesi estivi ed autunnali, ne deriva che i due terzi della forza

debbono essere provveduti dai contingenti richiamati;

4.º Il sistema di mobilitazione misto imbottisce i reggimenti di riservisti non appartenenti al reggimento, che non conoscono i superiori, i compagni e forse nemmeno le armi, onde la solidità di questa compagine non può essere granché superiore a quella dei reggimenti pari di nuova formazione;

5.º I reggimenti pari, benché di nuova formazione, sono costituiti da riservisti che conoscono i loro superiori, i loro compagni e le loro armi, che si raccolgono nelle loro sedi reggimentali, che s'inquadrano come furono inquadrati durante il servizio attivo, e perciò presentano una garanzia di solidità forse non inferiore, dopo

un mese di amalgamazione, a quella degli attuali reggimenti;

6.º La rotazione del comando non presenta difficoltà ed inconvenienti poiché per gli ufficiali inferiori esiste il continuo contatto con le truppe, e per gli ufficiali superiori si verificherebbe presso a poco quello che avviene ora per gli ufficiali pro-

venienti dallo Stato maggiore;

7.º La soppressione dei grandi comandi di corpo d'esercito, oggi quasi esclusivamente burocratici e cartacei, non creerebbe un inconveniente serio, poiché anche oggidì alcuni eserciti non hanno comandi permanenti d'esercito, e perché si potrebbe sempre mantenere aggregato al comando del corpo d'esercito impari il capo di stato maggiore del corpo d'esercito pari, cogli aiutanti maggiori dei reggimenti;²⁷

8.º La difficoltà maggiore riguarderebbe il reclutamento cavalli, ma questa è piuttosto questione di provvedimenti regolamentari che di incompatibilità organiche, e nulla esclude la possibilità di completare i cavalli del treno e delle ambulanze nella zona di schieramento anziché in quella di mobilitazione, onde, da-

La mobilitazione di un esercito in tempi brevi è cosa assai complessa e non riguarda solo gli uomini dei reparti combattenti, ma anche e soprattutto i Comandi, i trasporti, i Servizi logistici; è molto dubbio che essa avrebbe raggiunto i necessari traguardi di efficienza e rapidità (auspicati da D.B. nei suoi precedenti scritti, anche ma non solo per la Marina) con la presenza presso le unità in vita solo dei Capi di Stato Maggiore dei Corpi da mobilitare e degli aiutanti maggiori dei reggimenti. I dodici Comandi di corpo d'armata territoriale allora mantenuti in vita fin dal tempo di pace avevano, appunto, tra i loro compiti fondamentali quello di preparare e organizzare la mobilitazione nel territorio di rispettiva competenza. Da tener presente, infine, che la mobilitazione per le guerre di indipendenza e coloniali aveva sempre dato luogo a numerosi inconvenienti, la cui causa principale era la mancata predisposizione, fin dal tempo di pace, di un'intelaiatura di comando e logistica in grado di entrare subito in funzione, con particolare riguardo a trasporti e sanità (Cfr. F. Botti, *La mobilitazione - precedenti storici*, Supplemento alla «Rivista Militare» n. 4/1991).

ta la buona volontà e le buone disposizioni, si potrebbero superare anche queste difficoltà;²⁸

9.º I grandi servizi d'intendenza d'armata, i parchi, gli equipaggi da ponte... non sono indispensabili nel periodo iniziale della guerra, e perciò quando la parte combattente, provveduta dei servizii che riguardano il corpo d'esercito, sia al completo e pronta all'azione parrebbe che il problema militare fosse sufficientemente risolto;²⁹

10.º Il periodo di tempo che corre fra le trattative diplomatiche e la dichiarazione di guerra, specialmente se intervengono gli arbitrati, permetterà sempre di avere

i corpi impari in condizione di soddisfare al compito difensivo.

Queste considerazioni tendono a provare che le difficoltà organiche possono essere superate quando non si giudichi il nuovo ordinamento coi criteri che regolano quello in vigore, ma coi nuovi principii direttivi che dovranno informare la nuo-

va organizzazione dell'esercito permanente.

Il nostro problema militare esige, per consenso quasi generale, una nuova soluzione, e la stampa militare si è occupata di questa questione che tanto interessa l'esercito, l'armata ed il paese e noi crediamo che, se questa questione interessa specialmente l'Italia, s'impone anche alle altre nazioni le quali, come afferma il Moderni, se non vorranno diminuire l'esercito saranno costrette a trasformarlo in un organismo meno costoso.

L'ordinamento da noi proposto consente di proporzionare la spesa alla capacità contributiva del paese, di avere in ogni tempo un solido, benché piccolo, esercito pronto all'azione; di avere un secondo esercito disponibile e bene costituito dopo un mese dalla dichiarazione di guerra; di consentire una grande elasticità organica, che con limitata spesa permetterebbe di elevare a 14 ed anche a 16 i nostri corpi d'esercito permanente, rendendo disponibile per l'offensiva truppe veramente solide e degne di figurare al fianco di qualsiasi esercito europeo.⁵⁰

Qualunque sia la fortuna serbata al progetto di riordinamento, che per debito di coscienza esponemmo, rimarremo saldi nel convincimento che l'attuale effimera organizzazione dell'esercito deve cessare e che una nuova soluzione del problema mi-

litare si impone all'Italia.

^{*} Accorgimento che, per quanto detto prima, è da escludere: i trasporti e la sanità devono essere efficienti subito, perché attengono in larga parte alla preparazione

²⁹ Anche questo accorgimento è assai poco condivisibile, sia perché gli organi direttivi e esecutivi dei Servizi logistici di armata richiedono un approntamento assai lungo e complesso, sia perché fin dall'inizio – quando gli inconvenienti sono in certa misura inevitabili – le unità al livello di divisione e corpo d'armata specie per i trasporti, il vettovagliamento, l'ammassamento di munizioni, la costituzione di riserve di materiali ecc. devono avere subito alle spalle una solida organizzazione. Lo dimostrano gli inconvenienti che si sono verificati nella mobilitazione dell'Esercito per la prima guerra mondiale (Cfr. F. Botti, *La logistica dell'Esercito Italiano*, Roma, SME – Uf. Storico 1991, Vol. II Capitoli XV, XVI e XVII).

³⁰ Si noti che i costi delle soluzioni proposte da D.B. non sono indicati, né egli precisa – in questa sede o altrove – dove e come reperire i 300 milioni di spese straordinarie in dieci anni, da lui ritenuti necessari. "Credito eccezionale", ma come? Non è cosa da poco: è un'esigenza centrale, che così rimane nel limbo.

PARTE TERZA

Domenico BONAMICO

STRATEGIA E TATTICA NAVALE (1901)



Domenico BONAMICO

LA STRATEGIA NEL SECOLO XIX («Rivista Marittima» aprile 1901)

Gli studi di rilievo di D.B. nel secolo XX sono due: quello sulla strategia e tattica navale (1901-1902) che ora introduciamo, e quello sulla guerra russogiapponese 1904-1905 (vds. Parte V). Sarebbe stato molto interessante conoscere più nel dettaglio le sue considerazioni di carattere strategico e tattico dopo quest'ultima guerra e non prima: ma anche così, pur scrivendo nei primi due anni del secolo egli riesce a fornirci una ricca messe di riflessioni che completano gli studi del 1894-1895 (Tomo I, Parte II) in materia strategica, aggiungendovi ex-novo quelle (ad esse strettamente legate) in materia tattica.

Come già nel 1894-1895, anche in questo caso D.B. tratta della strategia non sotto il profilo puramente teoretico, epistemologico e lessicale ma dal punto di vista della prassi, delle sue concrete manifestazioni, esaminando in che modo sono variati i criteri strategici – tipici della piena maturità del periodo velico – ereditati dal secolo XVIII, qual è stata la loro applicazione pratica nel secolo appena trascorso, e quali possono essere i criteri teorico-pratici più opportuni all'inizio del XX secolo. Dai conflitti del XIX secolo l'autore deduce una serie di aforismi, cioè di «brevi massime che enunciano una regola pratica e una norma di saggezza» (Garzanti). Essi sono, quindi, cosa assai diversa dai più ambiziosi principì di scuola jominiana ai quali si ispira anche Mahan, intesi come «fondamenti (di validità permanente) di un ragionamento, di una dottrina, di una scienza» (Garzanti): perciò sono da lui definiti «elementi teorico-pratici della scienza strategica».

È pienamente valida anche al momento attuale la metodica seguita da D.B., che guarda alla strategia del presente e del futuro senza lasciarsi abbagliare dai vorticosi progressi della tecnica a fine secolo XIX e volge prima di tutto lo sguardo all'esperienza del passato, per meglio capire la sostanza dei problemi, dei mutamenti del momento. Un approccio storicistico insomma, dove accanto ai conflitti del secolo XIX trova posto una rassegna sia pure non esaustiva dei contributi teorici dei vari autori europei nel secolo XIX, rimasta unica in Italia e perciò preziosa nel suo genere.

Per quanto riguarda i conflitti, D.B. indica come i due capisaldi secolari dell'arte della guerra navale le guerre napoleoniche (culminate con la battaglia di Trafalgar) e la guerra ispano-americana del 1898 (vds. Parte IV). A conferma di quanto da noi in precedenza osservato, quest'ultima è da lui giudicata come «la maggiore fra tutte quelle del XIX secolo»

Fatto rimarchevole, questa volta egli ci fornisce finalmente gli ammaestramenti di carattere strategico relativi a due guerre fino a questo momento da lui pressoché totalmente trascurate: quella di secessione americana 1861-1865 e quella italo-austriaca del 1866. Mancano sempre all'appello le altre guerre del nostro Risorgimento, che evidentemente considera quantités négligeables dal punto di vista navale. Dalla guerra americana D.B. trae ammaestramenti in buona parte già noti; della nostra guerra navale del 1866 critica velatamente la pessima leadership, accennando alle conseguenze della mancanza di una valida esplorazione strategica e di una buona base d'operazioni. Alcune frasi sono ammonitrici e valide anche per le nostre vicende del XX secolo, come quelle che l'entusiasmo nazionale non può compensare l'impreparazione e la mancanza di una chiara direzione strategica, che occorre evitare «la millanteria militare» e che «L'influenza politica, in qualunque modo esplicata, è sempre perturbatrice della direttività militare».

D.B. difende in modo più categorico del passato il discusso principio della fleet in being, inteso come metodo di difensiva strategica (attiva) per contendere a una flotta superiore – con idonee basi fisse e sfruttando le condizioni meteo – il dominio del mare. Metodo – osserva D.B. – che richiede naviglio di idonee caratteristiche strategiche, e soprattutto la capacità del Capo navale di tradurlo in pratica nel modo migliore. Esso «fu assunto come metodo fondamentale del nostro studio sulla Difesa marittima dell'Italia»; banno torto «coloro che [come il Roncagli - N.d.A.] sentenziarono che il metodo delle flotte in potenza costringe le armate all'inattività, in attesa di una occasione che non si presenterà mai, o che si risolverà nella catastrofe di Santiago [guerra ispano-americana del 1898 - N.d.c.]».

Il filone principale del ragionamento di D.B., fin troppo ricco di sfumature, si svolge intorno alle due forme principali con cui può essere applicato il principio (di inconfondibile derivazione jominiana) del concentramento preponderante nel punto decisivo, che identifica con «il dominio del mare e il suo controllo» e «la concentrazione eventuale, non permanente, nella zona risolutiva». Le conclusioni alle quali perviene non sono, nemmeno in questo caso, categoriche e ultimative. Le ultime guerre confermano – a suo giudizio – la tendenza delle forze navali «all'unità armonica della guerra», perché almeno in parte esse tornano a svolgere le funzioni – strettamente integrate con quelle delle forze terrestri – già tipiche del periodo remico, anche se è da escludere che possano diventare «un semplice mezzo logistico-militare degli eserciti». Le armate navali hanno già dimostrato di essere in grado – come gli eserciti – di portare a compimento un piano con metodo, procedendo di obiettivo in obiettivo; per tale ragione «la strategia navale diverrà scienza come quella territoriale, separandosi dalla tattica colla quale fu finora associata».

Le riflessioni di D.B. su questi argomenti rimangono, a tutt'oggi, un prezioso riferimento per gli studi di strategia, i quali per essere veramente tali non possono non rifarsi alla sua storia. In proposito, v'è solo da rammaricarsi della nozione troppo sbrigativa e riduttiva che ha del pensiero strategico navale – e del pensiero strategico navale italiano – nella prima metà del secolo XIX, certamente non organico, ma più ricco di quanto si creda di validi spunti.

(F.B.)

La prima e l'ultima guerra marittima del XIX secolo segnano i due capisaldi secolari di quell'arte della guerra navale che tende a divenire, ma che non è ancora, una scienza.

La grande guerra che si chiuse navalmente colla battaglia di Trafalgar, 21 ottobre 1805, è improntata a concetti strategici territoriali che la grande mente di Napoleone suppose di poter applicare tanto colle armate veliche quanto cogli altri eserciti.

Il fallito tentativo non esclude che quella grande guerra non rimanga, nelle sue linee strategiche, la più alta sintesi dell'arte navale, e che non fosse una rivelazione

cui dovranno inspirarsi i futuri ammiragli.

La campagna di guerra che si chiuse colla battaglia di Santiago, 3 luglio 1898, benché nel concetto e nella attuazione, per infinità di cause, non raggiunga l'epicità navale di quella che fu concepita da Napoleone, pure non cessa di essere, anche menomata nelle sue grandi linee, la maggiore fra tutte quelle del XIX secolo.

Felice circostanza, codesta, che ci permette di avere due punti nautici, di par-

tenza e di arrivo, per tracciare la lossodromia strategica.

La ricerca della evoluzione dei criteri strategici nel secolo ci consiglia, onde procedere con ordine e chiarezza, di suddividere questo studio, troppo sintetico per la vastità del tema, nelle sue fasi seguenti:

1. Criteri strategici ereditati dal XVIII secolo.

2. Evoluzione dei criteri teorici durante il XIX secolo.

3. Applicazione pratica dei concetti teorici nelle principali guerre del secolo.

4. Criteri teorico-pratici al principio del XX secolo.

Il periodo velico non fu certamente propizio, per l'indole della forza motrice, alla sicura applicazione della teorica strategica, quale derivata di quella del periodo remico, ma questa imperfezione non escluse totalmente la possibilità di attuare, con maggiore o minore esattezza, un piano di guerra strategicamente, e non solo tatticamente, concepito.

Limiteremo la nostra analisi alle due forme caratteristiche fondamentali della

strategia, da cui derivano tutte le secondarie modalità della guerra navale.

Queste due forme principali della applicazione del principio generale del concentramento preponderante sul punto decisivo, ridotte alla loro ultima sintesi sono:

1. Il dominio del mare ed il suo controllo.

2. La concentrazione eventuale, non permanente, nella zona risolutiva.

Quale era la forma di dominio o di controllo del mare che le guerre del XVIII

secolo lasciavano in eredità a quello di cui ci stiamo occupando?

Escludendo il *dominio assoluto* che deriva dalla eliminazione di uno dei belligeranti, sia per mancanza di forza navale sia per deficienze qualitative, si può ritenere che il controllo del mare, più o meno risolutivo, fu esercitato con i tre metodi seguenti:

1. Utilizzando strategicamente il vento, come elemento disgiuntivo delle flotte

belligeranti.

2. Utilizzando strategicamente le condizioni geografiche e topografiche del teatro della guerra.

3. Utilizzando le superiori caratteristiche materiali, intellettuali e morali di un'ar-

mata rispetto a quelle dell'armata nemica.

Questo terzo metodo non costituisce realmente un distinto sistema strategico, poiché nella sua applicazione si ricade assai spesso in uno dei due metodi fondamentali; ma poiché esso si giova in sommo grado della correlazione di tutti gli elementi strategici, e fu forse quello che ebbe più larga e vittoriosa applicazione, così lo distinguiamo come metodo speciale, quantunque tale distinzione non sia teoricamente perfetta.

Il primo metodo strategico del controllo navale per mezzo del vento e delle condizioni atmosferiche fu splendidamente illustrato dal Tourville nelle sue campagne del 1690-91-92, ma specialmente in quella detta *du large*, durante la crociera dei 50 giorni, che fu perfetta in tutte le sue fasi, non esclusa quella di ottemperare, con energica prudenza, alle istruzioni del monarca, desideroso di fare atto di dominio sul mare senza compromettere l'armata.

La successiva campagna del 1692 sarebbe forse riuscita a maggiore perfezione di quella del 1691 se Tourville, invece di dovere combattere fort ou faible, avesse

avuto le istruzioni dell'anno precedente.

Questo primo splendido metodo di contendere, con forze minori, il dominio del mare si riallaccia col metodo delle *flotte in potenza* (in being) a base mobile, in virtù di caratteristiche navali strategiche, che fu assunto come metodo fondamentale del nostro studio sulla *Difesa marittima dell'Italia*.

Il vento era nel periodo velico l'elemento disgiuntivo, allo stesso modo come la velocità può esserlo oggi, quando sia quantitativamente assicurata e qualitativamente utilizzata, allo scopo di mantenere il duraturo controllo del mare.

Lo scopo di questo studio esclude ogni analisi distintiva delle modalità strategiche presenti e passate, ma esige che si chiariscono le loro analogie onde determina-

re l'evoluzione dei criteri strategici.

Il secondo metodo di controllo navale, in virtù di speciali condizioni topografiche o geografiche, fu con pieno successo e con ammirevole precisione esplicato dal Tromp, ma specialmente dal Ruyter nella guerra Anglo-Franco-Olandese del 1673, che ebbe per principale teatro la costiera del Texel e della Zelanda.

Questa campagna, che rivaleggia, se pure non supera in perfezione, con quella del Tourville, può considerarsi una perfetta applicazione del metodo difensivo a

basi fisse anziché mobili, mantenendo la flotta in istato potenziale.

Questi due metodi possono eventualmente associarsi colle flotte a vapore, ciò che era poco conciliabile colle esigenze nautiche delle flotte veliche, e quest'associazione, non solo possibile ma intensamente applicabile colle armate moderne, dimostra quanto poco conoscano la storia militare ed abbiano poco studiato le guerre del passato coloro che sentenziarono, a confutazione della nuova teoria difensiva, che il metodo delle *flotte in potenza* costringe le armate all'inattività, in attesa di un'occasione che non si presenterà mai, o che si risolverà nella catastrofe di Santiago.

Egli è certo che, oltre la conoscenza del metodo di guerra difensivo, occorre l'attitudine delle forze navali al loro compito, e soprattutto la mente capace di attua-

re adeguatamente il sistema.

Il terzo metodo, che consiste nella utilizzazione di tutte le risorse tanto esterne che interne, senza seguire con rigorosità uno dei due sistemi fondamentali, fu quello più generalmente impiegato e che ebbe i suoi più energici esecutori in Tromp, Suffren e Nelson.

Più che gli elementi esteriori e disgiuntivi, si impiegano, ad altissima tensione, gli elementi interni, dai quali dipende non solo l'azione tattica, ma principalmente l'attuazione strategica.

Utilizzare tutti gli elementi di cui si dispone, impiegarli energicamente, eccitare le energie intellettuali e morali del personale onde ottenere un rendimento massimo, ecco le principali caratteristiche di questo sistema, attuato dal Tromp colla massima intensità, dal Suffren colla massima genialità e dal Nelson col più costante rigore.

Il 18° secolo aveva quindi ricevuto in retaggio da quello precedente tre sistemi di controllo e dominio del mare che avevano avuto una splendida esplicazione nelle guerre Anglo-Franco-Olandesi.

Questi esempi che dovevano provocare una scuola strategica, come si era già costituita una scuola tattica, andarono però in gran parte perduti per la teorica, a causa della scarsa coltura e del poco studio degli ufficiali naviganti.

Il secolo 18° seppellì quasi interamente gli insegnamenti di quello precedente, e soltanto gli studi e la critica moderna hanno messo in evidenza la perfezione strategica delle campagne navali del Tromp, del Ruyter, del Tourville, del Suffren e del Nelson.

La caratteristica tattica, data l'indole delle guerre del 18° secolo, prevalse su quella strategica, tanto che, se si esclude la campagna di Suffren nelle Indie e quella di Nelson nel Mediterraneo, può concludersi che scarse nozioni strategiche emergono dalla direttività di Ammiragli che eccelsero specialmente, come il Rodney e il Guichen, per la perfezione metodica della tattica e della manovra.

Mentre adunque al principio del 18° secolo doveva essere ancora viva l'eco delle grandi guerre del secolo 17°, verso il termine ogni insegnamento doveva essere andato perduto, per modo che non solo gli Ammiragli francesi del periodo napoleonico non compresero il concetto strategico del grande capitano, ma nemmeno il Nelson nella sua caccia al Villeneuve sospettò lo scopo della diversione alle Antille.

La concentrazione eventuale, nella zona decisiva, di fronte ad un nemico vigile ed attivo aveva maggiori probabilità di catastrofe che di successo, se non era favorita da eccezionali condizioni, geografiche ed idrografiche.

La concentrazione preventiva ossia la mobilitazione iniziale, aveva maggiore probabilità di riuscire, data l'indole delle armate ed i sistemi di preparazione alla guerra, ma essa non costituiva una vera operazione di concentramento eventuale per ottenere momentaneamente una preponderanza localizzata.

Questa modalità strategica, era stata, nel 18° secolo, più volte tentata dalle squadre francesi con scarso successo, specialmente se il collegamento doveva avere luogo fra Brest e Tolone, e non soltanto fra le piazze oceaniche o fra queste e qualche punto della costiera inglese, come nel caso del D'Estreés che riesce a riunirsi nel 1672 al Duca di York.

Il concentramento eventuale era quindi poco sicuro tanto nello spazio che nel tempo, era soggetto a troppe peripezie per costituire una vera operazione strategica; godeva assai poco la simpatia e la fiducia degli Ammiragli e perciò può comprendersi con quale entusiasmo Missiessy, Gantaume, La Touche-Treville, Villeneuve, e forse lo stesso Decrès, accogliessero i piani strategici dell'imperatore.

Se queste erano le condizioni della strategia esclusivamente navale, quelle che riguardavano la correlazione continentale e marittima, che era stata quasi l'essenza del periodo remico, erano di gran lunga più imperfette e nebulose.

Il caso era sempre arbitro della situazione quando le forze di terra e di mare dovevano cooperare al conseguimento di un unico obbiettivo costiero o fluviale di qualche importanza, ed i due elementi militari, che già furono quasi compenetrati durante il periodo remico, divenivano, col perfezionarsi della marina velica, sempre

più repulsivi ed incapaci di comprendersi.

Stabilite le linee generali che riguardano la situazione navale al principio del 19º secolo, se ne possono specificare meglio le caratteristiche raccogliendole, a guisa d'inventario patrimoniale, nel seguente formulario strategico:

1° Le flotte veliche avevano mediocre attitudine alla grande guerra, ed in special modo alle guerre coloniali, di crociera, di corsa, ma limitatissima attitudine alle

altre modalità della guerra:

2º Il dominio del mare poteva essere difensivamente contrastato con sufficiente successo, sia utilizzando il vento o le condizioni geografiche ed idrografiche come elementi disgiuntivi, sia impiegando ad alta tensione le energie interne delle armate e quelle del comando:

3º La concentrazione eventuale nella zona risolutiva mancava, per ragioni nautiche e militari, di sufficiente probabilità di riuscita per essere considerata una vera

funzione strategica:

4º La correlazione continentale e marittima, per le esperienze della Grande armata, delle spedizioni d'Irlanda e d'Egitto, aveva cessato di essere una preponderante modalità della guerra:

5° La guerra costiera, benché imponesse talvolta enormi sacrifici di vite e di na-

vi, era più rumorosa che efficace:

6º Le operazioni fluviali si limitarono agli estuari ed alle foci, mancando gli elementi adeguati alla lotta lungo il corso dei fiumi navigabili:

7º La funzione delle armate tendeva a divenire sempre più esclusivamente na-

vale, sciogliendo ogni legame colla guerra territoriale:

co scrissero di tattica e punto di strategia navale.

8° L'unità della guerra navale era menomata dalla difficoltà di portare a compi-

mento, d'obbiettivo in obbiettivo, un piano prestabilito di operazioni:

9° La strategia non fu scienza, raramente fu arte; la tattica prevalse per modo che le armate si irrigidirono nelle forme evolutive e nelle manovre di combattimento:

10° L'elemento nautico prevalse su quello militare, il manovriero sul soldato, onde la marina divenne una casta specializzata nella nautica e nella tattica, ma non nella guerra.

Questo studio non avendo per scopo le caratteristiche tattiche del periodo velico procediamo a determinare l'evoluzione dei criteri strategici durante il 19º secolo.

I principali scrittori di arte navale del periodo velico, tra i quali meritano speciale ricordo il padre Hoste, il padre G. Fournier, il R. Dudley ed il Le Clerk, assai po-

Il padre Hoste, che fu l'interprete del pensiero di D'Estrèes e di Tourville, si occupa specialmente di tattica e di manovra, ma nel libro V. esamina alcune questioni di strategia, tra le quali quella del sopravvento, in rapporto alla posizione tattica o strategica delle armate.

Dalla Campagne du Large di Tourville l'autore non deduce precetti o norme direttive, ma si limita ad alcune generalità sulla conoscenza dei venti locali, onde conservare il sopravvento e rimanere arbitri della situazione strategica.

Gli scrittori del 18° secolo nulla aggiunsero alle teorie del Fournier e dell'Hoste, che rimasero i due trattati fondamenti dell'arte navale, onde può dirsi che il periodo velico non abbia lasciato alcun rendiconto torico che possa servire quale punto d'origine per tracciare l'evoluzione del pensiero strategico.

Gli storici del periodo velico furono anche meno prodighi di considerazioni tattiche o strategiche dei contemporanei scrittori di arte navale, ed invano si cercherebbe nel Rivius, nel Morisot, nel Boismelè, nel Van Tenac, nel Daniel..., qualche accenno alla condotto di una guerra.

Gli scrittori tecnici o storici del 19° secolo, che trattarono del periodo velico, furono certamente più larghi dei loro predecessori in considerazioni, ma dalle opere del Brenton, del Sue, del James, del Froude, del Macaulay, del Du Sein, del Troude, del Guerin, dello Chevalier, del Lapeyrouse, del Paris... sarebbe difficile dedurre qualche criterio positivo di arte navale.

Maggiore messe si potrebbe raccogliere dalle opere di Böuet-Willaumez, di Vecchi, di Jurien de la Gravière, di De Luca, di Chabaud-Arnault... ma anche queste sarebbero state di scarso ausilio al còmpito di sintetizzare il pensiero strategico del periodo velico, se questo pensiero non si trovasse diffuso nell'opera magistrale del Mahan.

Benché quest'opera sia circoscritta al periodo che dal 1660 al 1812, ciò non pertanto i frequenti paralleli e le ammirevoli discussioni delle principali guerre permisero di risalire alle sintesi caratteristiche, che furono precedentemente formulate. L'opera del Mahan è quindi il punto di origine cui si dovrà riferire l'evoluzione del pensiero strategico nel 19° secolo, che procureremo di determinare colla possibile approssimazione, analizzando le principali pubblicazioni di carattere strategico.

La prima metà del 19° secolo è caratterizzata da una completa, quanto incomprensibile, mancanza di studi, non solo strategici, ma benanche tattici ed evolutivi.

Il pensiero marittimo dal 1800 al 1850 si raccolse in una estasi contemplativa della grande epopea colla quale si chiuse il periodo velico, e da questa contemplazione fiorì una bella letteratura storica, romantica, biografica ma poco o punto tecnica o tattica.

Il tecnicismo si rivolse anzitutto a studiare e risolvere la prima parte del problema marittimo, che si rinnovava radicalmente colla esistenza della nave a vapore.

Codesta evoluzione è ben lungi dal compiersi, dovendo necessariamente seguire in tutte le sue fasi la legge di progressivo perfezionamento, ma se non interverranno radicali trasformazioni organiche della nave, può ritenersi che le prime curve approssimative della evoluzione siensi tracciate durante il 19° secolo.

Le evoluzioni della nave e della tattica sono estranee a questo studio della evoluzione strategica, ma poiché l'insieme delle tre curve costituisce il fascio evolutivo dell'arte navale, così non sarà sempre possibile fare astrazione dalle loro reciproche influenze.

L'evoluzione tecnica della nave influisce assai più di quella teorica della tattica sopra l'evoluzione del pensiero strategico, onde di quella più che di questa sarà necessario indagare le caratteristiche.

La nave, strategicamente considerata, non ha subito grandi trasformazioni dopo l'applicazione dell'elica.

La maggiore efficienza delle principali funzioni strategiche - capacità nautica, autonomia, mobilità, offesa a distanza - non ha prodotto alcuna grande perturbazio-

ne, ma bensì un normale e continuo incremento del valore strategico della nave, come ebbi occasione di dimostrare in altro mio lavoro, onde questa medesima continuità progressiva dovrebbe riscontrarsi nella evoluzione del pensiero strategico.

Data la costanza degli elementi geografici e topografici, la lenta trasformazione dei sistemi difensivi, ed il regolare e progressivo sviluppo della efficienza strategica della nave, si può concludere che anche l'evoluzione del pensiero strategico deve essere lenta e progressiva e tendere costantemente alla perfettibilità; mentre l'evoluzione del pensiero tattico, subordinata alla innovazione dei mezzi difensivi, è soggetta ad intense perturbazioni.

Stabilito questo principio fondamentale, che deve essere norma direttrice dell'esame analitico degli studi teorici pubblicati nel 19° secolo, procediamo anzitutto ad una selezione e classifica delle principali pubblicazioni.

Gli studi che trattano o sfiorano di volo la questione strategica navale si possono distinguere in tre categorie.

- 1. Gli studi di carattere storico-politico-militare-marittimo, che contengono digressioni strategiche di qualche importanza sulle campagne navali del 19° secolo.
- 2. Gli studi di carattere tecnico di arte o scienza militare, che svolgono importanti considerazioni strategiche.
- 3. Gli studi di carattere principalmente strategico o che riguardano la direttività generale di una campagna di guerra contemporanea.

Alla 1ª categoria appartengono moltissimi lavori, essendo molto accresciuta in questo secolo la produzione letteraria; ma la maggior parte non fa che accenni superficiali alla direttività militare, onde ricorderemo soltanto quelli scritti da personalità militari, i cui apprezzamenti sono di qualche importanza e possono servire a formare il criterio strategico del lettore.

I principali scrittori di questa 1^a categoria sono i seguenti, elencati per ordine cronologico.

V. A. Böuet de Willaumez.

Batailles de terre et de mer, 1861.

Jurien de la Gravière.

Guerres maritimes, 1862.

Boynton Charles.

- History of the navy during rebellion, 1869.

E. Chevalier.C. Chabaud-Arnault.

La marine française et la marine allemande en 1871.
Essai historique sur la stratégie et la tactique, 1879.

C. Chabaud-Arnault.

Histoire maritime contemporaine, 1880.
Histoire des flottes militaires, 1885.

C. Chabaud-Arnault.
A. V. Vecchi.

– Storia generale della marina, 1892.

A. T. Mahan. A. T. Mahan. Influence of sea power upon history, (1660- 1783).
Influence of sea power upon history, (1793- 1812).

A. T. Mahan.

- The interest of America in sea-power, 1897.

F. Ritter von Attlmayr. C. E. Callwell. Der Krieg Osterreichs in der Adria im jahre, 1866.
Effect of maritime comand on land campaigns, 1897.

Eastlake and Yoshi. W. Laird-Clawes.

History of the war between Cina and Japan, 1896.The Royal Navy, 1897-98-99.

D. Bonamico.

- Mahan e Callwell,1899.

N.W. Wilson.

The downfall of Spain, 1900.La esquadra del almirante Cervera, 1900.

V. Concas.

Questo elenco dimostra come durante la prima metà del 19° secolo gli storici militari marittimi non si siano occupati del nuovo problema strategico, ed abbiano invece rivolta la mente alla grande epopea del periodo veliero, che costituisce ancora la parte preponderante nelle opere del Böuet de Willaumez, del Jurien de la Gravière e del Chabaud-Arnault.

Soltanto dopo il 1880 gli storici navali, anche trattando, come il Chabaud Arnault ed il Mahan, argomenti del periodo veliero, interpolarono apprezzamenti criti-

ci riguardanti le armate a vapore.

È assai difficile da queste opere storiche dedurre principî teorici di strategia, ma esse servono mirabilmente a formare il criterio del lettore che abbia speciale tendenza per gli studi dell'arte navale moderna.

Le opere dalle quali il giovane studioso potrà trarre maggiore profitto sono quelle del Mahan, del Callwell, del Wilson, del Laird-Clowes alla cui opera podero-

sa collaborarono il Mahan, il Wilson, il Fraser, il Laughton...

La 2^{*} categoria comprende le opere d'arte o scienza militare, nelle quali sono occasionalmente espressi giudizi, criteri o teorie sulla strategia moderna delle flotte a vapore.

Le principali opere di questa categoria, ordinate cronologicamente, sarebbero

le seguenti:

Howard Douglas.
S. di S. Bon.
Von Schelika.

- Naval warfare with steam, 1858.
- Pensieri sulla marina militare, 1863.
- A treatise on coast defences, 1868.

R. Grivel. – La guerre maritime, 1869.

P. Dislère.
V. Touchard.
P. H. Colomb.
La guerre d'escadre et la guerre de côte, 1876.
La dèfense des frontières maritimes, 1877.
La potenza marittima dell'Inghilterra, 1878.

L. Tixon. – Le difesa delle coste, 1878.

R. Fremantle. – La guerra navale coi tipi di navi esistenti, 1880.

D. Bonamico. – Elementi della guerra marittima, 1880. D. Bonamico. – La difesa marittima dell'Italia, 1881.

D. Bonamico.
 D. Bonamico.
 La situazione militare mediterranea, 1895.
 Insegnamenti della guerra ispano-americana, 1900.

G. Perrucchetti. – La difesa dello Stato, 1884.

M. Gougeard. – La marine de guerre, son passé et son avenir, 1884.

P. Cottrau. – Opuscoli diversi dal 1880 al 1886.

V. Bourgois. – La guerre navale et la défense des côtes, 1888.

C. Vignot et P.Fontin. - Les guerres navales de demain, 1891.

E. Chevalier. – Les conditions nouvelles de la guerre navale, 1892.

C. De Amezaga.
A. T. Mahan.
S. Makaroff.
Il pensiero navale italiano, 1898.
Lessons of the war with Spain, 1899.
Questioni di tattica navale, 1899.

Bollati di S. Pierre. – La guerra in mare, 1900.

In questa serie non abbiamo compreso gli studi numerosissimi e pregevoli di tattica, poiché di questi ci dovremo occupare studiando l'evoluzione del pensiero tattico nel 19° secolo, ed anche perché essi non contengono che fugaci accenni a questioni strategiche.

Nessuna delle opere sopra accennate contiene, sia come prolusione sia come parte integrale dell'opera, una teorica elementare o rudimentale della strategia moderna.

Il pensiero strategico costituisce bensì l'orditura generale dell'opera d'arte navale, ma esso rimane sempre allo stato diffuso, indeterminato, inafferrabile e non si concreta quasi mai in qualche sentenza, in qualche aforisma, che possa essere selezionata a vantaggio della teorica strategica.

Il Grivel ed il Makaroff furono forse gli scrittori navali che espressero maggiori aforismi, come il Douglas ed il Perrucchetti furono gli scrittori militari che applicarono con maggiore larghezza di vedute la teorica strategica degli eserciti alle armate, e sarebbe certo utile compilare un campionario dei precetti che essi ebbero occasione di esprimere.

Pure ammettendo che gran parte del senso strategico navale sia contenuto, in germe, nei principali scritti d'arte della guerra marittima, è però necessario concludere che gli scrittori territoriali s'inspirarono alle teoriche del Clausewitz, del Iomini ed alle sentenze napoleoniche, e che gli scrittori navali non poterono emanciparsi quanto era necessario dalla tradizione del periodo velico.

Ad onta di tale vincolo intellettuale, è però certo che nella 2ª metà del secolo si è compiuta una non piccola evoluzione del pensiero strategico, come lo dimostrerebbe un parallelo fra le opere del Grivel e del Dislère, con quelle del Mahan e del Makaroff; ciò che apparirà anche meglio da un succinto esame delle opere di carattere specialmente strategico.

La 3ª categoria comprende una grande quantità di opuscoletti, di *brochures*, di monografie, ma un numero assai limitato di opere di qualche importanza, onde si direbbe che la strategia navale non offra ancora elementi bastevoli a comporre teoriche complete come quelle del Clausewitz, del Iomini e del Lloyd.

Le principali pubblicazioni di indole strategica, ordinate cronologicamente, salvo involontarie omissioni, sarebbero le seguenti:

- C. Morin. La difesa marittima dell'Italia, 1878.
- V. Arminjon. Considerazioni sugli studi di strategia militare, 1881.
- D. Bonamico. Studi di geografia militare, 1881.
- D. Bonamico. Criteri di potenzialità marittima, 1894.
- D. Bonamico. Il potere maritimo, 1899. La guerre maritime, 1882. De la guerra navale, 1885.
- B. De Luca. La marina nella grande guerra, 1885. Vignot et Fontin. – Les guerres navales de demain, 1891. Vignot et Fontin. – Essai de stratègie navale, 1893.
- Reveillère. La science de la guerre sur mer, 1893.
- Th. Mahan. Blockade in relation to naval strategy, 1895.
- H. W. Wilson. The struggle before us, 1896.
 E. Fournier. La flotte necessaire, 1896.
- C. F. Winter. The protection of commerce during war, 1898.
- G. S. Clarke. Rossia's sea power, 1899. E. Lockroy. – Le dèfence navale, 1900.
- F. Baggio. Pensieri sulla strategia e tattica navale, 1900.

A questi principali scritti potrebbero ancora, *pro memoria*, aggiungersi quelli di carattere letterario del G. Charmes; del Ch. Rope; dell'Aube; del Cottrau; del Hymerle; del Landry, del Limo... che hanno tutti, più o meno, un fondamento strategico a base delle questioni esposte con veste letteraria od artistica.

Un primo sguardo al precedente elenco dimostra che gli studi, anche superficialmente strategici, non risalgono oltre il 1878, ma furono iniziati in Italia assai prima che in Francia, per opera dell'Aube, si costituisse una nuova scuola, che tenne più tardi il primato strategico.

La dottrina strategica navale si trova quindi nella sua prima fase di sviluppo teorico, ciò che spiega la mancanza di un trattato anche elementare di strategia navale.

L'opera che maggiormente si approssima, nelle forme e nella sostanza, ad un trattato teorico è quella del Vignot et Fontin (Com.te Z. et H Montechant), nella quale le questioni navali sono svolte con procedimento e metodo teorico, quantunque la ripartizione della materia non soddisfi ad un progressivo ordine teoretico.

Lo scopo di questo scritto non essendo critico ma soltanto espositivo, si può concludere che *L'essai de stratégie navale*, benché non immune da gravi difetti, ha però pregi scientifici così eminenti, e contiene novazioni teoriche così importanti, da costituire il punto d'arrivo del pensiero strategico nella sua evoluzione durante il 19° secolo.

Alla Francia spetta indubbiamente il primato strategico come già tenne quello tattico, avendo essa gettate le prime basi della tattica e della strategia scientifica, o per meglio dire teorica; ma sarebbe errore il supporre che la strategia navale potesse rannicchiarsi nei pochi teoremi enunciati dagli autori, poiché non parrebbe che alle curve di ricerca o di scampo possano ridursi *toutes les combinations de la stratégie*.

Quali possano essere i criteri od i principi strategici che il 19° secolo ha lasciato in eredità al 20° lo vedremo dopo di avere dato uno sguardo alle applicazioni del pensiero strategico nelle guerre, onde confrontare coll'esperienza le deduzioni che i principali scrittori posero a base delle loro teorie.

Possiamo però fin d'ora stabilire che l'evoluzione del pensiero strategico navale, quale risulta dalle opere delle tre categorie considerate, fu assai limitata, che essa si iniziò soltanto nell'ultimo quarto del secolo, che procedette senza orientazione e che non ha ancora dei punti sicuri d'orientamento cui riferire la sua evoluzione futura.

* * 1

Il secolo 19° fu assai meno battagliero dei suoi predecessori, e perciò, data la trasformazione degli ordinamenti navali e la scarsa esperienza della guerra vi è assai poca probabilità di trovare valido appoggio alla malsicura teoria.

Tralasciando gli avvenimenti di minore importanza e le operazioni coloniali, che non offrirebbero nessun insegnamento speciale, possiamo riassumere nel seguente quadro le guerre del 19° secolo.

Guerra Napoleonica (1800-1814) - Guerra d'indipendenza della Grecia (1821-1827) - Guerra turco-russa (1828-1829) - Spedizione d'Algeri (1830) - Guerra turco-egizia (1833) - Campagna del Messico (1838) - 2ª Guerra turco-egizia nella Siria (1839-40) - Guerra anglo-cinese (1840-42) - Guerra austro-italica (1848-49) - Guerra dano-germanica (1848-49) - Guerra della Crimea (1853-56) - Guerra

anglo-franco-cinese (1857-60) - Guerra d'indipendenza dell'Italia (1859-60) - Guerra del Messico (1861-62) - Guerra di Secessione Americana (1861-1864) - 2ª Guerra dano-germanica (1864) - Guerra del Paraguay contro l'Argentina ed il Brasile (1865-1870) - Guerra d'indipendenza italiana (1866) - Guerra ispano-peruana (1865-66) - Guerra franco-prussiana (1870-71) - Guerra turco-russa (1877-78) - Guerra cilo-peruana (1879-80) - Occupazione inglese dell'Egitto (1882) - Guerra del Tonkino (1884) - Guerra civile nel Chilì (1891) - Campagna di Tel-el-kebir (1892) - Guerra Cino-giapponese (1894-95) - Guerra Eritrea (1895-96) - Guerra turco-greca (1897) - Guerra ispano-americana (1898) - Guerra anglo-boera (1900).

Le guerre della prima metà del secolo furono combattute con navi a vela, con

qualche sussidio di piroscafi, e perciò ricadono nel periodo velico.

Le guerre della 2^a metà del secolo offrono, quale più quale meno, qualche interesse dal punto di vista della direttività strategica e perciò, senza sfoggio di critica, esporremo gli insegnamenti che emergono con evidenza dalle principali campagne di guerra.

Guerra di Crimea (1853-1856). – L'esame critico di questa guerra, precedentemente compiuto, permette di formulare, per la parte strategica, i seguenti principi:

1. Il dominio assoluto del mare concede agli eserciti una capacita di operazioni anche superiore a quella che loro conferivano le armate del periodo velico.

2. Una buona base di operazione marittima offre sempre agli eserciti maggiore

garanzia di successo e di sicurezza di una base continentale.

 Le armate debbono avere caratteri nautici e militari adeguati alle condizioni idrografiche e difensive dei teatri d'operazione, senza di che rimangono spesso inefficaci e superflue.

4. Il blocco non contrastato di una estesa costiera, come quella del Mar Nero e del Baltico, produce effetti di esaurimento anche maggiori di quelli che si ottennero

durante il periodo velico.

5. La possibilità di grandi diversioni e traslazione di basi d'operazione, consentita dal dominio navale, paralizza sempre grandi forze territoriali in teatri lontani da quelli ove si svolge la guerra.

6. Le grandi operazioni di sbarco su spiagge indifese sono facili e sicure, anche

quando non concorrano tutte le circostanze favorevoli.

- 7. L'efficienza relativa delle fortificazioni e delle navi non fu con sufficiente approssimazione determinata, ma si può ritenere:
- a) che negli attacchi di viva forza le navi che costituiscono le armate sono spesso inefficaci se non operano per sorpresa;
- b) che il bombardamento a distanza è l'azione più efficace ed è indispensabile per preparare l'attacco intensivo;
- c) che per l'attacco intensivo e sistematico occorrono navi speciali appositamente preparate;
- d) che un'armata non può forzare senza grandi sagrifizi posizioni forti per difese e condizioni idrografiche.
- 8. La distruzione vandalica a scopo di panico continua a dimostrarsi spesso irrisolutiva, ed a rivelare l'incapacità di conseguire militarmente i principali obbiettivi.
- L'influenza storica del potere navale può essere minima, anche quando gli effetti di questo potere sulle operazioni degli eserciti possano essere grandissimi.

 Le alleanze non consentono mai l'intera utilizzazione del potere continentale e marittimo.

Guerra di secessione americana (1861-1864). – È assai difficile condensare in pochi aforismi gli insegnamenti di una campagna continentale e marittima durata quasi quattro anni e svoltasi sopra vari teatri di guerra di grande estensione e di dissimili caratteristiche militari.

L'importanza delle operazioni fluviali richiederebbe la determinazione dei principî fondamentali strategici che le riguardano, ma poiché questi principî sono piuttosto collegati colla strategia continentale anziché con quella navale, così ci limiteremo a queste considerazioni che riguardano questa e non quella.

Ai criteri strategici che deducemmo dalla guerra di Crimea, possiamo aggiungere la seguente serie di aforismi:

- 1. Le armate a vapore hanno grande attitudine alla cooperazione continentale e marittima, tanto costiera che fluviale, ed il dominio del mare può garantire la vittoria finale ad onta di insuccessi iniziali;
- 2. Il dominio del mare, debolmente contrastato, viene quasi sempre conseguito dal belligerante che ha maggiore capacità industriale e marittima;
- 3. Le operazioni spicciolate e scucite, anche se eroiche, non conseguono risultati permanenti, se non giungono ad intaccare profondamente la solidità dell'armata nemica;
- La corsa, esercitata da navi singole non sostenute da forti reparti delle armate, ad onta di parziali successi, non ha effetti sensibili sulla direttività e risoluzione della guerra;
- 5. Il blocco effettivo di una estesa costiera richiede enormi mezzi, ed in tali casi è difficile impedire in modo assoluto la violazione del blocco.
- 6. La corsa più che dall'azione estensiva del blocco viene paralizzata dalle condizioni generali della guerra;
- 7. Per escludere localmente l'infiltrazione del blocco questo deve assumere l'intensità dell'assedio;
- 8. Il blocco mobile di perlustrazione costiera, contro il cabotaggio, è un grande mezzo d'esaurimento, quando la situazione militare lo consente;
- 9. Il compito effettivo costiero di una Squadra, non dotata di caratteristiche adeguate all'attacco di fortificazioni, è quello di isolarle girandole per terra o per mare, onde non compromettere, senza adeguato compenso, la propria esistenza;
- L'espugnazione brillante di alcune fortificazioni può essere gloriosa, ma essa non infirma la legge generale sopra enunciata;
- 11. Un vasto teatro di guerra dotato di grandi risorse, implica quasi sempre un lungo periodo di conflitto;
- 12. In una guerra civile l'armata agisce quasi sempre con maggiore risolutezza, fisica e morale, degli eserciti.

Guerra d'indipendenza italiana (1866). – Questa guerra che per la proporzione delle forze e per la ristrettezza del teatro delle operazioni poteva offrire importanti insegnamenti strategici, relativi alla lotta per il dominio del mare, non offre invece che pochi insegnamenti di carattere piuttosto morale che strategico, che si collegano però colla direttività della guerra.

I principali aforismi, propri di questo conflitto, parrebbero essere i seguenti:

- 1. Il dominio del mare, quando può essere fortemente contrastato, non è sempre conseguibile. Ciò dipende però piuttosto dalla insufficienza direttiva anziché da insufficienza materiale;
- L'energia del comando può esplicarsi vittoriosamente, per propria virtù, anche quando fanno difetto elementi disgiuntivi, quali la velocità o le condizioni geografiche, strategicamente utilizzabili nella difesa per contrastare, contro forze superiori, il dominio del mare;

3. L'inerzia e l'ignavia del comando trascinano ad imprese secondarie, rinunciando al conseguimento degli obbiettivi principali;

- 4. Le imprese secondarie, quando il dominio del mare non è conseguito, debbono essere condotte in modo da potere sempre affrontare vittoriosamente l'armata nemica;
- 5. L'esplorazione strategica deve potere garantire l'armata da qualsiasi sorpresa per parte del nemico;
- 6. Una cattiva base d'operazione è sempre soggetta a minacce che, anche se non attuate, sono poco giovevoli al prestigio delle armi;
- 7. L'armata che opera nell'Adriatico deve avere la sua base d'operazione sulla costiera orientale;
- 8. L'entusiasmo nazionale, caratteristico della razza latina, non può compensare l'impreparazione militare o l'insufficienza direttiva in una guerra regolarmente combattuta;
 - 9. La millanteria militare è un pessimo indice della forza morale di un'armata;
- 10. L'influenza politica, in qualunque modo esplicata, è sempre perturbatrice della direttività militare.

Guerra franco-prussiana (1870-71). – Questo conflitto fu generalmente considerato privo d'interesse marittimo, per l'inattività offensiva cui è costretta la splendida ed ultrapotente armata francese.

Se questa guerra fu deficiente di risultati militari marittimi, non devesi però concludere che essa non porga alla teorica strategica qualche insegnamento prezioso, di carattere negativo, a convalidazione e controllo di quelli positivi.

I principali criteri d'indole strategica parrebbero essere i seguenti:

- 1. Il dominio assoluto del mare può essere inefficace militarmente quando uno dei belligeranti sia superficialmente ed internamente quasi invulnerabile;
- 2. L'invulnerabilità assoluta giustifica completamente la rinuncia ad ogni lotta sul mare;
- L'invulnerabilità parziale limitata a talune offensive, quale sarebbe la condizione della attuale Germania, non esclude la convenienza di una speciale difesa mobile per contrastare il pieno dominio del nemico;
- 4. L'armata offensiva deve avere caratteristiche adeguate al suo compito, non essendo sempre possibile, come avvenne qualche volta, apprestare mezzi speciali durante il periodo della guerra;
- 5. Le truppe colle quali s'intende operare una diversione strategica devono essere in eccedenza ai bisogni del principale teatro della guerra per tutto il tempo necessario a sviluppare la minaccia diversiva, senza di che si corrono pericoli gravissimi;

- 6. L'inefficienza militare di un armata, nel teatro della guerra, non esclude la sua efficienza politica e coloniale;
- 7. La corsa tentata con scarsi mezzi e senza sicure basi di riapprovigionamento ha nessuna efficienza e serietà militare.

Guerra cino-giapponese (1894-95). – L'intimo collegamento delle operazioni degli eserciti e delle armate esige qualche schiarimento sulla direttività generale, senza di che i principi strategici che si possono dedurre potrebbero essere erroneamente interpretati.

Il largo esame critico di questa guerra, già svolta in una opera, precedentemente pubblicata, ci condusse a concludere che la direttività generale non corrispose nel modo più perfetto all'indole continentale-marittima del conflitto.

Gli obbiettivi principali dovevano essere:

- 1. Il dominio assoluto del mare;
- L'occupazione della penisola di Liaotung per concentrare l'intero corpo d'operazione;
 - 3. La minaccia sopra Pekino;

Il secondo obbiettivo poteva forse essere superfluo se il Giappone avesse avuto pronto, all'apertura delle ostilità, un corpo di spedizione sufficiente a sostenere la lotta contro gli eserciti cinesi che si sarebbero concentrati, ma poiché ciò non fu possibile, così l'occupazione iniziale della penisola estrema del Liaotung e di Port-Hartur diveniva indispensabile.

Gli errori commessi dal Giappone furono quindi i seguenti:

- 1. Non avere subito compreso tutta l'importanza del dominio del mare;
- 2. Non avere un'idea esatta di ciò che si proponeva di ottenere, mirando prima alla Corea che era realmente un obbiettivo secondario;
- 3. Avere speso un anno in operazioni iniziali, splendide tatticamente, ma strategicamente irresolutive.

Queste tre cause impressero alla guerra quel procedimento squilibrato che certo si evitava se il piano delle operazioni avesse considerato Pekino come obbiettivo unico ed immediato.

Premesse queste brevi considerazioni, le quali spiegano alcuni apprezzamenti che andiamo ad esporle, procediamo a formulare gli aforismi di questa caratteristica guerra.

I principali insegnamenti strategici sono i seguenti:

- 1. Quando la risoluzione di una guerra continentale-marittima dipende dal dominio del mare, è questo il primo obbiettivo da conseguirsi con tutti i mezzi, provocando l'armata nemica a battaglia;
- Il blocco effettivo è sempre una garanzia insufficiente se la flotta nemica non è stata chiusa ed ostruita permanentemente in un porto;
- 3. Quanto più è prolungata la lotta per il dominio, tanto meno risolutiva è la guerra territoriale nel suo procedimento, se l'obbiettivo ultimo dipende da questo dominio del mare;
- 4. Le operazioni spicciolate e di sbarco in una grande guerra rivelano una insufficiente preparazione od una imperfetta direttività;
- 5. Una flotta anche inferiore può mantenersi in istato potenziale lungamente se ha qualità strategiche e buone basi d'operazione cui appoggiarsi;

- 6. Quando la flotta non ha qualità strategiche superiori e sicure fasi d'operazione non può giovarsi dello stato potenziale, e deve prepararsi invece per la battaglia risolutiva;
 - 7. L'armata che si rassegna ad un compito passivo è condannata a perire;
- 8. La velocità è la principale funzione strategica e tattica, ma la sua efficienza è determinata dal coefficiente della forza navale;
- 9. Una buona ripartizione in squadre di una armata è una prima garanzia di successo;
- 10. La questione della omogeneità o dell'equilibrio tattico deve sempre subordinarsi alla condizione strategica della velocità;
- 11. La cooperazione dei reparti dell'esercito nell'azione costiera diventa sempre più necessaria;
- 12. Le piazze marittime facilmente dominabili o facilmente espugnabili da truppe occasionalmente sbarcate non sono basi d'operazione opportune per una flotta in potenziale.

Guerra ispano-americana (1898). – L'indole insulare di questa guerra, la vastità e varietà dei teatri d'operazione, il sufficiente equilibrio delle forze navali, (on paper) che si potevano mobilitare, le distinte caratteristiche di queste forze navali e la loro attitudine al compito principale, la correlazione territoriale e marittima, la guerriglia, l'insurrezione... tutto insomma lasciava credere ad una complessità di operazioni dalle quali dovevano derivarne insegnamenti abbondanti o preziosi.

Lo sviluppo iniziale del conflitto dimostrò subito l'impossibilità di un efficace impiego delle forze navali spagnole e perciò la improbabilità di un intenso e duraturo conflitto.

Lo studio di questa guerra, svolto in due opere precedentemente pubblicate, premette di procedere con sicurezza alla determinazione dei principali criteri strategici che emergono dal conflitto, tralasciando, per non ripetere cose già dette, tutto ciò che riguarda l'azione costiera, gli sbarchi, la cooperazione degli eserciti...

Premesso che gli obbiettivi principali ed assoluti della guerra, nei due teatri delle operazioni, erano:

- 1. Il dominio del mare;
- 2. L'esaurimento delle isole;

procediamo ad esporre i principali aforismi che, salvo errore, sarebbero i seguenti:

- 1. La guerra insulare si risolve principalmente col blocco generale e coll'esaurimento, senza escludere però operazioni combinate dell'esercito coll'armata;
- 2. L'obbiettivo principale deve sempre avere la precedenza sugli obbiettivi secondari, se questi non sono indispensabili a preparare il conseguimento di quello;
- 3. Quando esistono due distinti ed indipendenti teatri della guerra, uno si può sempre considerare principale e l'altro secondario;
- 4. Le operazioni nel teatro secondario debbono subordinarsi a quelle del teatro principale;
 - 5. La risoluzione principale implica quasi sempre quella secondaria;
- Lo sparpagliamento delle forze è quasi sempre un indice di cattiva preparazione e direttività della guerra;
- 7. Il frazionamento delle forze mobili può essere utile quando rimane sempre assicurata la concentrazione eventuale;

- 8. L'insufficienza tattica o di combattimento non può essere compensata che strategicamente, in virtù di elementi disgiuntivi o di eccezionali energie militari;
- 9. Quando queste condizioni non sono soddisfatte vi è poca speranza di contrastare utilmente il dominio del mare;
- Poco giova essere forti per terra quando la risoluzione del conflitto può conseguirsi, in una guerra insulare, mediante il dominio del mare;
- 11. Le forze territoriali possono riuscire più dannose che utili quando l'esaurimento insulare non può evitarsi;
- 12. Il dominio del mare non può a lungo contrastarsi, contro un nemico preponderante, quando non si posseggono ottime basi d'operazione;
- 13. Le piazze di rifugio tendono ad immobilizzare le armate fino all'esaurimento od alla catastrofe;
- 14. Una forza navale difficilmente può espugnare coi propri mezzi una piazza forte senza il concorso di un adeguato corpo di truppe;
- 15. Il corpo di truppe deve poter conseguire di slancio, e non per prolungato assedio, il proprio obbiettivo, altrimenti la guerra tende ad assumere carattere continentale;
- 16. Le armate tendono ad escludere sempre più l'espugnazione e il forzamento delle piazze, ed a prediligere le modalità della lotta che sono proprie del dominio del mare;
- 17. La guerriglia e l'insurrezione, se efficacemente alimentate, sono mezzi di rapido esaurimento insulare;
 - 18. Il carbone è l' elemento vitale della guerra per il dominio del mare;
- 19. La ripartizione delle navi fra le squadre, in relazione agli obbiettivi da conseguirsi, è condizione fondamentale di una efficace direzione strategica della guerra;
- 20. L'influenza della pubblica opinione sulla direttività militare tende a divenire preponderante con effetti perturbanti e risultati funesti;
- 21. La strategia della piazza, che assume come dogma il Vox popoli, vox Dei non è una strategia militare;
- 22. Il militare deve giudicare e risolvere militarmente, lasciando all'uomo di Stato la decisione fra la ragione militare e quella della piazza;
- 23. L'educazione militare della nazione è la migliore garanzia di una stabile direttività della guerra;
- 24. Il conflitto fra la direzione politica e quella militare, fra l'alta gerarchia dell'esercito e quella dell'armata è un indice infallibile della cattiva direttività della guerra.

Molti altri aforismi si potrebbero ancora formulare dagli insegnamenti di queste guerre, ma poiché indole di questo scritto non è analitica ma sintetica, crediamo che le serie sovra espresse sieno sufficienti a determinare l'evoluzione del pensiero strategico.

* * *

Le sintesi riguardanti il pensiero strategico del periodo velico, che furono esposte nella la parte di questo scritto, ci saranno di guida per rittracciare parallelamente l'evoluzione teorico-pratica del pensiero moderno.

¹ Insegnamento che perfettamente si attaglia alla guerra italiana 1940-1943.

Per generale consenso degli scrittori e per larga esperienza di guerra, si può anzitutto affermare che le flotte moderne hanno la massima attitudine a tutte le modalità della guerra, quando siano dotate di adeguati caratteri, e che perciò sono uno strumento assai più perfetto in tutte le sue proprietà, esclusa soltanto l'autonomia, delle armate del periodo velico.

Ad onta di tali prerogative non è ancora pienamente dimostrato che le flotte a vapore, indipendentemente da ogni altra superiorità strategica che è loro dote esclusiva, possano impiegare, con uguale risultato, tutti i metodi di controllo navale delle

armate del precedente periodo.

Gli scrittori tecnici, nelle opere precedentemente elencate, ammettono che le flotte a vapore possano utilizzare la velocità superiore come elemento disgiuntivo per contendere il dominio del mare, ma l'esperienza non ha finora sanzionato questo principio.

La guerra Ispano-Americana, data l'indole delle armate belligeranti, avrebbe potuto fare molta luce su questa questione, che le guerre precedenti non avevano, per la loro indole e per caratteri delle flotte, risolta; ma purtroppo le aspettative rimasero deluse, non avendo la Spagna utilizzata la superiorità strategica di cui era dotata parte della flotta.

Nessuna esperienza avvalora dunque il criterio teorico e perciò questa impor-

tante questione rimane insoluta.

L'utilizzazione difensiva delle condizioni geografiche ed idrografiche, che ebbe dal Tromp e dal Ruyter esperimentale sanzione, non fu ancora particolarmente dimostrata dalle armate a vapore.

Gli scrittori navali sono, su questa questione, assai meno espliciti che non su

quella della velocità.

L'utilizzazione dei vantaggi idrografici con forze mobili specializzate è generalmente ammessa, ma l'impiego e l'efficienza di queste flottiglie di guardacoste, piccoli o grandi, è ben lungi da permettere un apprezzamento concreto.

Le condizioni geografiche di un bacino di operazioni navali, sono pure in generale considerate propizie all'impiego difensivo delle armate, quando sieno preventivamente apprestate; ma anche in questo caso l'impiego delle forze e l'efficienza strategica delle posizioni non ebbero dagli scrittori alcuna determinazione.

L'esperienza poi delle guerre sopra elencate è assolutamente negativa, quantunque non sieno mancate occasioni, come nelle guerre del 1866 1870, 1894, 1898, di giovarsi difensivamente o delle condizioni geografiche o di quelle idrografiche.

La ragione di questa mancata esperienza consiste principalmente nella mancata preparazione delle flotte e dei teatri d'operazione, ed egli è certo che finché non si avrà la preparazione dei mezzi, non si avrà l'applicazione, anche parziale, dei siste-

mi strategici difensivi.

Il metodo della concentrazione eventuale delle frazioni navali cooperanti in uno stesso teatro della guerra, che ha tanta analogia col metodo strategico continentale, e che perciò dovrebbe trovare larga applicazione colle flotte a vapore, fu appena superficialmente indicato dagli scrittori navali, e le guerre del 19º secolo non presentando, come quelle del periodo remico, alcun caso di concentrazione strategica nella zona risolutiva.

Questo metodo non è quindi teoricamente o praticamente affermato, e finché faranno difetto le adeguate caratteristiche le delle navi e dei teatri d'operazione è poco probabile che trovi, nelle guerre future, una sperimentale sanzione.

La guerra fluviale, quella costiera, la correlazione continentale e marittima ebbero la più larga sanzione teorica e pratica, onde si può ritenere che i principi riguardanti queste modalità della guerra costituiscono già gli elementi della teorica, e possono formare una prima serie di precetti applicabili nelle guerre moderne.

La funzione delle armate, che nel periodo velico tendeva a separarsi da quella degli eserciti ed assumere caratteristiche esclusivamente navali, tende invece a rias-

sumere le caratteristiche del periodo remico.

Sarebbe assai difficile determinare, oggidì, quale e quanta possa essere in avvenire l'immedesimazione dei due distinti fattori della guerra.

I giudizi degli scrittori navali non collimano completamente, e l'esperienza

compiuta non basta per determinare l'evoluzione futura.

Ritorneranno le flotte ad essere un semplice mezzo logistico-militare degli eserciti, o conserveranno esse la loro funzione speciale, tattica e strategica, nella guerra?

Il pensiero moderno esclude la possibilità di un ritorno alla unificazione tattica e strategica del periodo remico, ma non può escludere una evoluzione progressiva di tutte le funzioni che concorrono alla unità armonica della guerra.

Le dissonanze, che erano disarmoniche nel periodo velico, si armonizzeranno

nella istrumentazione della guerra.

Una prima prova di questa evoluzione della funzione navale ci è data dalla possibilità di unificare la guerra navale, come lo dimostrano le due ultime guerre.

La possibilità di portare a compimento un piano di guerra, procedendo sistematicamente d'obbiettivo in obbiettivo, come gli eserciti, ciò che non era in eccesso alle armate del periodo velico e nemmeno a quelle del periodo remico, è un indice sicuro della evoluzione navale verso l'unità armonica della guerra.

Per tale ragione la strategia navale diverrà scienza, come quella territoriale, separandosi dalla tattica colla quale fu finora associata; l'elemento militare si assimilerà completamente quello nautico che tende ancora, presso alcune marine, a prevalere; l'analogia degli studi renderà facile ed intenso l'affiatamento dell'esercito e dell'armata, ed il senso continentale e marittimo, che fu già repulsivo, tenderà a quella unificazione cui tende la guerra.

Concludendo, si può affermare che se l'evoluzione del pensiero strategico nel XIX secolo non fu grande, specialmente nel campo navale, si ha però ragione di presagire che la strategia assurgerà quanto prima alla dignità di scienza navale.

II. – LA TATTICA NAVALE NEL SECOLO XIX («Rivista Marittima» maggio 1901)

Seguendo la stessa metodica adottata per la strategia navale D.B. tratta le differenze tra la tattica del periodo velico e quella del periodo del vapore, premettendo che intende occuparsi – con un termine jominiano – della grande tattica, la quale comprende tutti i problemi che riguardano «l'azione tattica per eccellenza,

quella cioè della battaglia navale diurna».

Non ne dà una definizione, perché anche in questo caso il suo interesse è rivolto alle concrete modalità del combattimento e non a questioni lessicali o epistemologiche; appare però chiaro che il suo concetto di tattica è assai lontano da quello di Padre Hoste e della scuola francese del periodo velico, tendente a identificare la tattica navale (che come quella terrestre è essenzialmente ricerca del miglior modo di aver ragione del nemico sul campo di battaglia, concentrando opportunamente le forze là dove occorre) con le evoluzioni navali che preparano il combattimento e le leggi matematiche e scientifiche che le governano.

Egli esamina ben dodici questioni principali relative alla battaglia nei due periodi, tra i quali esiste, a suo giudizio, una radicale differenza. Infatti, a cominciare dal tipo di nave (il vascello), le varie componenti della dottrina tattica del periodo velico avevano raggiunto un buon grado di stabilità e di perfezionamento, sì che «se non fosse sopraggiunto il vapore si sarebbe certamente creata una dottrina tattica di grande perfezione». In ogni caso il patrimonio teorico e di esperienza acquisito in questo periodo è tale che «data la situazione si hanno gli elementi per formulare un giudizio critico quasi esatto della direttività esplicata dal comandante subremo».

L'opposto avviene nel periodo del vapore, nel quale secondo D. B. non si sono ancora raggiunte le certezze e la stabilità di concetti del periodo velico, sia per tipo di nave fondamentale che per le formazioni di combattimento e l'arma tattica prevalente. In proposito, va notato che D.B. – diversamente dal passato – all'inizio del secolo XX giudica lo sperone ormai un'arma di impiego eventuale e attribuisce grande importanza al siluro, fino a ritenere un errore – diversamente da parecchi scrittori navali coevi – trascurarne l'impiego e limitarne il numero sulle navi da

battaglia.

Per contro non ritiene ancora risolta la questione dell'efficace impiego delle torpediniere, per le quali mancano dati d'esperienza; in quanto al sommergibile, non ne parla nemmeno. L'arma tattica preponderante è diventata il cannone, «ma nulla esclude che il siluro possa divenire l'arma tattica risolutiva»; grande importanza è da lui attribuita anche alla velocità, mentre «il blocco è fondamento della guerra navale».

La citazione di tutte le più importanti opere europee di tattica del periodo velico e del periodo del vapore basterebbe, da sola, a rendere pregevole l'esame di D.B. Tuttavia, dopo numerose e appropriate considerazioni sui vari argomenti egli conclude che «senza una larga esperienza di grandi battaglie non si può fondare su solide basi la tattica». Sembra quasi che aspetti la battaglia di Tsushima del 1905; perché la battaglia di Lissa (1866), e quelle più recenti di Ya-Lu, di Cavite e di Santiago (da lui qui sommariamente esaminate) a suo giudizio offrono ben pochi insegnamenti riguardanti la grande tattica delle battaglie navali.

Lo studio di D.B. che qui presentiamo lascia un solo interrogativo: dopo aver tanto sostenuto l'importanza della guerra di crociera e della difensiva strategica per l'Italia, perché non vi dedica uno studio tattico approfondito come questo, che dopo tutto riguarda in prevalenza un tipo di guerra – quello di squadra – da lui ritenuto non praticabile per la nostra flotta?

In ogni caso, le considerazioni di D.B. nella tattica navale banno soprattutto valore e interesse storico, dati i radicali mutamenti avvenuti in questo campo nel prosieguo del secolo XX, con l'affermazione della mina, del sommergibile, dell'aereo e del missile.

(F.B.).

L'evoluzione del pensiero tattico si collega a quella del pensiero strategico, poiché la nave, che è elemento fondamentale della guerra, integra nella sua unità le caratteristiche tattiche, dalla cui armonia deriva il massimo rendimento militare dell'armata.

Lo studio precedentemente compiuto dell'evoluzione del pensiero strategico e della sua applicazione delle guerre del XIX secolo ci condusse a formulare una serie di aforismi, che si possono considerare gli elementi teorico-pratici della scienza strategica.

Seguendo lo stesso metodo procureremo di determinare i principi tattici che regolazione del pensiero e la pratica sanzione cosentono di accettare quali criteri elementari della futura teorica tattica.

A tale fine determineremo, con quell'approssimazione che sarà possibile,

1° I criteri tattici del periodo velico;

2º L'evoluzione del pensiero tattico nel XIX secolo;

3° L'applicazione nelle guerre dei criteri teorici;

4º I criteri teorico-pratici alla fine del XIX secolo.

Il problema tattico comprende, secondo il Makaroff, questioni importanti di psicologia navale; pedagogia navale; organica; comando; pratica navale; evoluzioni; costruzione navale; macchine navali; artiglieria; torpedini;... e se a queste si aggiungono quelle che riguardano l'azione costiera, la correlazione continentale-marittima negli sbarchi ed operazioni fluviali, la condotta dei blocchi ed assedi marittimi... si comprenderà facilmente quale compito immenso sarebbe quello di determinare l'evoluzione del pensiero tattico in modo completo.

Ci limiteremo pertanto, dato lo scopo speciale di questo studio, a quelle sole questioni che si riferiscono direttamente alla grande tattica, escludendo tutte quelle che riguardano le forme secondarie della lotta navale, o che hanno una obbiettività psicologica e morale che non è specializzata in un determinato periodo storico, ma è fondamento della guerra generale, tanto marittima che terrestre. La grande tattica comprende però azioni generali di flotte, o parziali di squadre, o singolari di navi,

tanto diurne che notturne, e trattare di tutte queste questioni, anche di volo, ci costringerebbe ad una compendiosità che sarebbe indubbiamente nociva.

Ci occuperemo quindi esclusivamente di qui problemi tecnici e concreti che riguardano l'azione tattica per eccellenza, quella cioè della battaglia navale diurna.

Le principali questioni che si riferiscono alla tattica di combattimento e che tutte concorrono a costituire la preparazione, l'azione, la risoluzione della lotta fra armate o grossi reparti di forze navali sono le seguenti:

- 1º La nave da battaglia;
- 2° L'arma tattica;
- 3° La fronte di schieramento;
- 4º L'ordinanza di battaglia;
- 5° L'ordinanza di marcia;
- 6º L'evoluzione e sistema evolutivo;
- 7º Applicazione del principio tattico del concentramento;
- 8º Azione iniziale o preparatoria;
- 9° Azione risolutiva:
- 10° Attacchi torpedinieri;
- 11º Della riserva;
- 12° Il posto del comandante supremo;

L'evoluzione complessiva del pensiero tattico è la risultanza di tutte le trasformazioni dei criteri speciali, che si collegano ed armonizzano per costituire l'unità della tattica; onde di queste singolari questioni ci occuperemo successivamente per procedere con ordine e chiarezza alla ricerca della evoluzione compiuta dal pensiero tattico del XIX secolo.

Criteri tattici del periodo velico

I principali scrittori tattici, che trattarono largamente le questioni navali del periodo velico, ordinati secondo le date delle loro pubblicazioni, sono Giorgio Fournier (1667) – padre Hoste (1697) – Luigi D'Orvilliers (1778) – Visconte de Grenier (1788), tutti francesi, e tra gli Inglesi lo Steel (1790) – l'Ekins (1794) – Clerk d'Eldin (1796)... Ma la vera evoluzione del pensiero tattico del periodo velico risulta specialmente dalle opere del Böuet del Villaumez, Jurien de la Gravière, di Chabaud-Arnault e del Gavotti.

Alla Francia spetta quindi il primato tattico del periodo velico, come le spetta quello del periodo moderno.

Condensando gli insegnamenti e la dottrina dei predetti scrittori, si può giungere ad una serie di conclusioni che costituiscono lo stato del pensiero e dell'azione tattica alla fine del periodo velico.

La nave da battaglia

Il vascello, nelle sue successive modificazioni, ha costituito la nave tattica per eccellenza, non essendo le fregate, corvette, brulotti... che navi complementari.

Il padre Hoste ha compilato la sua teoria tattica in base al vascello di 50 cannoni. Teoricamente e praticamente la nave tattica era perfettamente determinata e questa determinazione permise di fondare, sulla unità del tipo, l'unità delle armate omogenee.

L'arma tattica

Il cannone era l'arma quasi esclusiva del combattimento in tutte le sue fasi. L'arma bianca, che fu preponderante nel periodo remico, contribuì talvolta alla risoluzione ultima della lotta, ma essa costituiva l'occasionalità nel sistema.

Tutto il procedimento tattico era fondato sull'impiego ravvicinato od a distanza del cannone.

I brulotti intervenivano in determinate circostanze, specialmente nelle guerre anglo-olandesi a produrre effetti risolutivi, ma col crescere della potenza delle bordate d'artiglieria, il loro impiego diveniva più pericoloso che utile, anche quando le condizioni idrografiche ne consentivano l'utilizzazione, onde rimasero elementi di difesa locale, ma non più di combattimento navale.

Il fronte di schieramento

L'unità del tipo della nave, le sue proprietà manovriere e militari e l'esclusiva del cannone come arma tattica determinavano l'unità del fronte di schieramento, che fu, durante tutto il periodo velico, la linea dei fianchi dei vascelli.

La perfezione di questo fronte di schieramento doveva soddisfare alla massima concentrazione del tiro, compatibile colle esigenze della manovra.

L'ordinanza di battaglia

Il fronte di schieramento essendo la linea dei fianchi, ne derivava che l'ordine di battaglia doveva essere quello di fila. Tra tutte le linee di fila, semplici o complesse, quella che meglio corrispondeva alle esigenze tattiche era indubbiamente la linea di bolina, ciò che fu con grande dottrina dimostrato dal padre Hoste e confermato da due secoli di battaglie sul mare.

Le manovre iniziali non imponevano in modo assoluto né la linea di bolina né la formazione dell'armata sopra una sola linea di fila, ma erano però sempre subordinate al concetto di poter formare la linea di battaglia per l'azione risolutiva.

L'ordinanza di marcia

Le condizioni delle manovre a vela erano tali che imponevano una formazione di marcia suscettibile di trasformarsi rapidamente in ordine lineare di combattimento, e di garantire la massima sicurezza e facilità di manovra delle navi.

La formazione che meglio corrispondeva a tutte le esigenze pratiche della manovra era quella di fila, specialmente se di bolina, e perciò l'ordine di marcia, per una squadra di pochi vascelli, era pressoché uguale a quello di battaglia, bastando stringere il vento per formare la linea di bolina sulla nave sottoventata, ciò che era sempre facile anche in vicinanza del nemico.

Una squadra numerosa si frazionava in due o tre colonne che costituivano poi reparti tattici della formazione di battaglia, la quale si formava sulla colonna sottoventata.

L'ordine di marcia come quello di battaglia era quindi perfettamente determinato durante il periodo velico.

L'evoluzione e il sistema evolutivo

L'ordine di battaglia essendo unico, l'evoluzione non aveva altro scopo che quello di preservare quest'ordine durante le manovre o movimenti tattici per spostare l'armata rispetto a quella del nemico.

Essendo esclusi i cambiamenti di formazione e di densità, ed essendo indispensabile mantenere o riacquistare rapidamente l'unità tattica di tutte le navi costituenti la linea di battaglia, ne derivava che l'evoluzione fondamentale era quella per contromarcia.

L'evoluzione simultanea, esclusa la poggiata per l'attacco, sia per traversare la linea nemica sia per riformare la linea di battaglia a distanza di combattimento, era raramente impiegata nello sviluppo della battaglia, e richiedeva sempre una grande precisione di manovra che rarissimamente le armate numerose erano in grado di estrinsecare.

Il sistema evolutivo era quindi quasi esclusivamente costituito dai cambiamenti di bordo, in prora od in poppa, e successiva ricostruzione della linea di battaglia se il movimento era stato simultaneo e non per contromarcia.

La semplicità del sistema, non della manovra, derivava quindi dalla esclusività quasi assoluta della linea di bolina come formazione di battaglia.

Applicazione del principio di concentramento

La manovra tattica nel campo di battaglia ha per obbiettivo:

1º la deformazione dell'ordinanza nemica;

2º la concentrazione temporanea di forze preponderanti sul punto decisivo.

Questi due obbiettivi, in mare, ove le condizioni del campo di battaglia consentono quasi sempre l'esatto apprezzamento delle forze in presenza, non possono conseguirsi che in virtù di un elemento disgiuntivo o di una buona superiorità di manovra.

La superiorità di manovra, quando non era secondata da una sensibile superiorità di cammino, non poteva, durante il periodo velico, consentire spostamenti relativi che determinassero importanti vantaggi di posizione, come lo dimostrarono le battaglie della 2ª metà del XVIII secolo, nelle quali si fece della tattica per la tattica e non per la battaglia.

La manovra tattica riceveva tutta la sua efficienza dalla posizione delle armate rispetto al vento, che era l'elemento disgiuntivo per eccellenza, se non unico, del periodo velico.

Guadagnare e conservare il sopravvento consentiva di applicare con vantaggio la concentrazione sul punto decisivo.

I modi con i quali si conseguiva la concentrazione preponderante erano i seguenti:

1º Defilare con tutte le forze sopra una porzione d'avanguardia o retroguardia dell'armata nemica, ottenendo un concentramento transitorio e successivo;

2º Separare una porzione delle forze nemiche, concertando su di esse tutto lo

sforzo contemporaneo e persistente fino alla risoluzione del conflitto.

Il primo metodo era poco risolutivo; il secondo, per essere con sicurezza applicato, esigeva condizioni disgiuntive eccezionali, od una grande superiorità tattica, materiale o morale, da estrinsecarsi rapidissimamente.

Il metodo di applicazione del principio tattico era quindi sufficientemente determinato ed aveva un processo di esecuzione pratico e teorico fondato sopra un

elemento disgiuntivo tutto proprio del periodo velico.

L'attuazione razionale e rigorosa di questi metodi, non si riscontra che dopo Tourville o per meglio dire dopo le teoriche del padre Hoste e specialmente del Clerk, il quale cosi enuncia i due principi della concentrazione:

1º L'ammiraglio che dispone le sue forze in modo che nessuna parte della sua armata possa essere attaccata, senza che il resto non sia pronto a portarle soccorso,

ha fatto un primo passo verso la vittoria.

2º L'ammiraglio che conduce tutte le sue forze all'attacco di un frazione delle nemiche, senza che le altre possano prestare soccorso, non solo ha fatto un passo verso la vittoria, ma si assicura una ritirata.

Verso la fine del 18° secolo i criteri tattici erano teoricamente stabiliti ed applicati, a seconda della situazione e della indole direttiva, con tanta maggior esattezza quanto più le flotte si perfezionavano e si riducevano a minor numero di navi.

Il criterio tattico non applicabile e mai applicato, con intendimento prestabilito, era quello del concentramento eventuale nel campo tattico, che aveva avuto così risolutiva applicazione da Alcibiade, Oberto e Lamba D'Oria, Assereto... e che potrà trovare ancore ragione di applicarsi in avvenire.

Il periodo velico aveva raggiunto una perfezione e determinazione tattica che le flotte a remi non ebbero, e se non fosse sopraggiunto il vapore si sarebbe certa-

mente creata una dottrina tattica di grande perfezione scientifica.

Azione Iniziale

Lo sviluppo di una battaglia può sempre distinguersi in due parti:

la preparazione manovrata, l'azione risolutiva.

Queste due fasi possono avere diversa importanza e sviluppo e può anche avvenire che una di esse costituisca tutto o quasi tutto il procedimento della battaglia.

Guichen, Keppel, De Grasse, Howe, Rodney, d'Orvilliers, preferivano manovrare, mentre Ruyter, Tromp, Suffren, ma soprattutto Nelson, preferivano impegnare

rapidamente l'azione risolutiva a breve distanza.

Le manovre tattiche di defilamento potevano far perdere un tempo prezioso e mancare l'occasione di distruggere il nemico, che è l'obbiettivo della tattica, onde Nelson odiava la manovra per la manovra, e soltanto la studiava per conseguire immediatamente il concentramento preponderante.

Benché gli ammiragli potessero intendere diversamente il loro compito direttivo, ciò non esclude che l'azione manovrata preparatoria avesse raggiunto una grande perfezione teorica, e fosse lodevolmente esplicata, ad onta della minore risoluzione tattica di cui era capace.

Azione risolutiva

La fase risolutiva, durante tutto il periodo velico, si estrinsecò sempre colla lotta d'artiglieria a breve distanza, completata eventualmente dall'abbordaggio.

Essa era quindi perfettamente determinata come azione, e la sua riuscita dipendeva dalla concentrazione, materiale o morale, preparata durante la fase iniziale.

La fase risolutiva dovendo evitarsi finché non si è conseguita la sicurezza del concentramento preponderante, ne derivava, come conseguenza della forza motrice, la possibilità di una lunga fase iniziale, quando le armate non erano troppo numerose ed avevano grande perfezione di manovra.

Con le armate di oltre cinquanta vascelli, ordinariamente poco manovriere, quali furono quelle delle guerre Anglo-Franco-Olandesi, la fase iniziale aveva poche probabilità di successo, e perciò s'impegnava rapidamente l'azione risolutiva; ma quando le armate non superarono i trenta vascelli e divennero uno strumento maneggevole nelle mani e ammiraglio, allora le manovre e le contromanovre potevano durare lungamente prima che si fosse ottenuto un successo che favorisse il concentramento iniziale, a meno che uno dei due comandanti, quello della squadra sopravento, non intendesse impegnare subito, ad ogni costo, l'azione risolutiva.

Le armate veliche avevano quindi, sul declinare del 18° secolo, un metodo perfettamente determinato per lo sviluppo tattico della battaglia.

Impiego dei brulotti

L'analogia, da molti scrittori affermata, dei brulotti colle attuali torpediniere, quantunque ci sembri più speciosa che vera, esige che si determini la loro funzione tattica nelle battaglie del periodo velico.

Escludendo l'impiego delle navi incendiarie contro navi alla fonda nei porti od estuari, e considerando solo la funzione dei brulotti nei combattimenti d'alto mare si può affermare:

1º che i brulotti furono largamente impiegati, isolatamente ed anche in massa, quando le armate numerose ed immaneggevoli impegnavano quasi subito l'azione risolutiva;

2º Colle flotte di pochi vascelli, manovriere, compatte e sempre più dominanti per intensità ed esattezza del tiro, i brulotti riuscirono più d'impedimento che di utilità, e perciò furono raramente ed esiguamente impiegati nelle battaglie del 18º secolo, mentre erano stati largamente utilizzati nel secolo precedente;

3º La funzione tattica dei brulotti era esclusivamente risolutiva, quantunque di effetto incerto, e mancava del principale carattere insidioso che è quello della sorpresa.

Ad onta della loro insufficienza tattica risolutiva, il loro impiego nel combattimento era perfettamente determinato e perciò le armate veliche, anche sotto tale riguardo, avevano conseguita una stabilità tattica abbastanza considerevole.

Della riserva

Alcuni apprezzamenti inesatti circa la funzione della riserva permisero di attribuire anche al periodo velico l'impiego delle riserve, così generalizzato nel periodo remico.

La funzione essenziale della riserva è quella di rimanere in potenza, durante lo sviluppo dell'azione, fino all'istante in cui occorre uno sforzo supremo risolutivo per impedire la disfatta o determinare la vittoria.

Questa funzione caratteristica della riserva, propria degli eserciti e delle armate nemiche, non era quella dei reparti speciali di navi che talvolta si separarono dal corpo delle armate veliche.

Questi reparti non rimanevano già in potenza, durante l'azione, per impegnarsi nel momento decisivo; erano piuttosto destinati a rafforzare immediatamente quella parte della linea di battaglia sopraffatta dalle forze nemiche o che doveva preponderare sulla parte avversaria, senza attendere l'esito dell'azione, poiché questo risultava dalla situazione iniziale, come conseguenza della fase preparatoria. La riserva s'impegnava quasi contemporaneamente al corpo di battaglia, appena si passava dalla fase manovrata a quella risolutiva.

Tale è la funzione che il Nelson nel *memorandum* del 6 ottobre 1805 assegna agli otto vascelli più veloci, formanti gruppo indipendente dalle due colonne di attacco. Tale gruppo, che fu dai tattici chiamato di riserva, doveva prendere posizione al vento della flotta per essere pronto ad accorrere a rafforzare quella delle due colonne colla quale, a seconda delle evenienze della manovra, l'ammiraglio intendeva esercitare la preponderanza risolutiva.

Tale compito può divenire, secondo i casi, d'avanguardia o retroguardia, ma non è mai quello della riserva, epperciò questa funzione fu quasi sempre erroneamente compresa dagli scrittori del periodo velico.

Le armate a vela non ebbero e, per le condizioni variabili del vento, non dovevano avere una vera riserva, onde anche sotto questo aspetto la dottrina tattica era perfettamente determinata.

La posizione dell'ammiraglio

Per consenso generale di tutti gli ammiragli, confermato dagli scrittori tecnici del periodo velico, la posizione del comandante supremo doveva essere ai centro della linea di battaglia, se questa era estesa, od alla testa della formazione se questa era di un limitato numero di navi.

Le temporanee prescrizioni, tanto inglesi che francesi, che lasciavano all'ammiraglio facoltà od imponevano di trasbordare sopra una veloce fregata, ebbero rare applicazioni e più rari successi, onde può dirsi che, in questo caso, l'eccezione confermi la regola.

Il provvedimento infatti, se poteva considerarsi di carattere morale, non era tattico, poiché la fregata non soddisfaceva ad alcuna condizione di efficienza combattente, e la sua limitatissima superiorità mobile non consentiva certo, come lo potrebbe un rapidissimo incrociatore moderno, la sorveglianza e la direzione tattica del combattimento.

Conclusione

Le dodici principali questioni che concorrono a costituire la dottrina tattica erano tutte sufficientemente determinate, alcune in modo assoluto ed intangibile, le altre in modo relativo alla situazione speciale in cui potevano trovarsi moralmente o materialmente le armate, ma sempre però in condizioni di determinatezza tali che, data la situazione, si hanno gli elementi per formulare un giudizio critico quasi esatto della direttività esplicata dal comandante supremo.

Gli errati apprezzamenti critici derivano da imperfetta conoscenza della dottrina tattica del periodo velico.

Evoluzione del pensiero tattico nel XIX secolo

L'eredità tattica lasciata dal XVIII al XIX secolo era così determinata in tutte le sue categorie che sarebbe stato possibile formarne un preciso inventario, raccogliendo le formule in un prezioso manuale, ciò che forse sarebbe avvenuto se la nave a vapore non avesse falciata tutta la preziosa messe del periodo velico.

Quasi tutte le questioni fondamentali della tattica, precedentemente esaminate, vennero sovvertite e pochissime conclusioni fra quelle enunciate hanno sopravvissuto nella rinnovazione della dottrina tattica delle armate moderne.

Questa rinnovazione trovasi tuttavia in uno stadio iniziale di grande indeterminazione e l'evoluzione del pensiero tattico, ad onta di pregevolissimi e numerosi studi, ha progredito assai meno di quella del pensiero strategico.

L'evoluzione compiuta risulterà dall'analisi delle principali opere che riguardano le questioni di tattica, e dalla determinazione più o meno approssimata cui, circa tali questioni, si è giunti.

Le principali opere che trattano, in parte od in complesso, le questioni di tattica possono distinguersi nelle seguenti categorie:

- 1º La tecnica della nave, considerata come unità tattica di combattimento;
- 2º La tecnica della manovra o della evoluzione;
- 3º La tattica di combattimento fra navi e fra squadre;
- 4º La tattica navale, come arte e scienza della guerra.

Questa classifica, corrispondente alla indole speciale delle opere, non permette però di vedere quale sia stata l'evoluzione del pensiero nel tempo, onde prima di esaminare l'evoluzione del pensiero nelle distinte questioni, parmi conveniente vedere l'evoluzione generale, quale risulta dall'ordine cronologico delle principali opere pubblicate.

ELENCO CRONOLOGICO

- 1832. Regolamento provvisorio Marina francese.
- 1846. Tattica supplementare Marina francese.
- 1855. Böuet de Willaumez Essai de tactique a vapeur.
- 1857. Tattica provvisoria Marina francese -Sistema Böuet-Willaumez.
- 1858. Howard Douglas Naval warfare.
- 1860. Com. V. Ward A manual of naval tactics Riproduzione dal Douglas.
- 1862. Giorgio Boutakov (v. ammiraglio) Nuove basi della tattica navale.
- 1862. A. Penhoat (v. ammiraglio) Essai sur la tactique.
- 1864. M. Pagel (cap. vascello) Projet de tactique.
- 1864. Foxhall Parker (captain) Squadron tactics under steam.
- 1865. Pb. Colomb (captain) Modern naval tactics.
- 1866. L. Semkin (luog. vascello) Lectures sur la tactique navale Trad. dal russo.
- 1867. M. Cordes (lieut. vaisseau) Théorie des relévament polaires.
- 1867. R. Pellew (captain) On fleet manouvering.
- 1868. De Gueydon (v. adm.) Principes fondamentaux de tout tactique navale.
- 1868. M. Lewal (cap. di freg.) Evolution et tactique des combats de mer.
- 1869. E. I. Reed (chief. const.) Our ironclad ships.
- 1869. Richild Grivel (cap. vas.) De la guerre maritime.
- 1870. Jurien de la Gravière (v. ad.) Considerations sur la tactique navale.
- 1870. G. Hilleret Analise des diverses tactiques navales.
- 1872. Tattica ufficiale Marina inglese (Martin-Pellew).
- 1872. De Penfentenyo (lieut vais.) Projet de tactique navale.
- 1872. P. H. Colomb On the attack and defense of fleet.
- 1873. M. Verner Riflessioni sulla tattica navale Trad. dal tedesco.
- 1873. C. Morin (cap. freg.) Ordini ed evoluzioni di una flotta.
- 1874. H. G. Noel (captain) Gun, ram and torpedos.
- 1874. J. K. Lowghton Essay on naval tactics.
- 1875. F. R. Von Attlmayr Studien über see taktik und seekrieg.
- 1876. Bourgois (v. ammiraglio) Manoeuvres des combats de mer.
- 1877. W. White Condizioni statiche delle navi Trad. dall'inglese.
- 1877. I. W. King (Chief constr.) The war ship of Europe.
- 1878. Lullier Essai historique sur la tactique navale.
- 1879. Randolph (v. ad.) Problems on naval tactics.
- 1879. P. H. Colomb Potenza d'evoluzione delle navi
- 1880. Ph. Hedde Pouvoir giratoire des navires.
- 1880. A. Le Pontois L'artillerie dans un combat d'éscadre.

¹ In questo elenco non si compresero già elencate come opere principalmente strategiche (Nota di D.B.).

- 1880. A. Corrard (lieut. di vais.) Mouvements simultanées de deux batiments.
- 1880. G. Gavotti (cap. corv.) L'arma tattica nei futuri combattimenti.
- 1880. R. Freemantle (capitain) La guerra navale Trad. dall'inglese.
- 1881. De Larminat La tactique d'abordage.
- 1881. C. Grillo (cap. freg.) I migliori ordini tattici.
- 1882. M. E. Farret (lieut. vais.) Études comparatives de tactique navale.
- 1884. M. E. Farret (lieut. vais.) Étude sur la guerre maritime.
- 1884. S. Capzevic Tipi delle navi da guerra Dal tedesco.
- 1888. V. A. Bourgois Les torpilleurs, la guerre navale, la défense des côtes.
- 1891. G. Ronca (ten. vas.) La tattica navale moderna.
- 1893. A. G. Calthorpe The best tactics Naval prize essay.
- 1893. C. D. Sturdee The best tactics Naval prize essay.
- 1893. X. Le torpediniere.
- 1894. C. N. Robinson The british fleet.
- 1895. F. Passino (ten. vas.) La manovra sul rilevamento.
- 1896. I. E. Fournier (v. ad) La flotte nécessaire.
- 1896. I. E. Fournier (v. ad) Mouvements relatifs de deux navires.
- 1897. F. Baggio (cap. freg.) Riflessioni sul combattimento fra navi.
- 1898. F. Baggio (cap: freg) Combattimento a distanza fra due navi.
- 1898. G. Gavotti (c. am.) La tattica da Temistocle ad Ito.
- 1900. R. Bernotti (ten. vasc.) La velocità nella tattica navale.
- 1900. G. Ronca (cap. di freg.).- Note sul tiro navale.
- 1900. G. Makaroff (v. ad.) Questioni di tattica navale Trad. dal russo.
- 1900. Rudolf von Labres (cap. vascello) Die flotten führng im Kriege.

Oltre questi principali lavori, di carattere sostanzialmente tattico, furono pubblicati studi pregevolissimi di indole specialmente storica o tecnica, aventi relazione colla tattica navale, quali sarebbero quelli del Lullier - Chabaud - Réveillère - Landry - Fontin - -Aube - Courbet - Curville - Charmes - Hunier - Chevalier - Lockroy - Valessie - Dislère - Marchal - Froude - Rankine - Campbell - Bridge - Dowson - Long - Laird - Clowes - Elliot - Sleeman - Filisoff - Bacon - Brin - S. Bon - Arminjon - De Amezaga - Algranati - D'Agliano - Passino - Pesci - Lazzeri - Baggio - Bernotti - Sechi - Roncagli...

Uno sguardo all'elenco cronologico dimostra che l'evoluzione generale del pensiero tattico ha seguito presso a poco le fasi seguenti:

- 1º La Francia dal 1832 al 1860 fu la prima ad occuparsi di tattica moderna, e perciò le spetta indubbiamente il primato, essendo stata seguita a distanza dalla Russia, dall'Inghilterra e dall'Italia.
- 2º Agli studi rudimentali, intesi a formulare gli elementi della tattica, per provvedere agli urgenti bisogni, tennero dietro quelli tecnici e geometrici, del Boutakov, del Pellew, del Lewal, del De Gueydon, del Penfentenyo, del Morin, dell' Attlmayr... onde concretare un sistema teorico-pratico di evoluzioni navali.
- 3° Il pensiero tattico si rivolge quindi alla soluzione dei problemi riguardanti l'impiego delle forze navali nel combattimento singolare o di squadre, e si ebbero i lavori del Colomb, del Jurien, del Noël, del Freemantle, del Randolph, del Grillo, del Gavotti, del Ronca, del Cathorpe, dello Sturdee, del Makaroff...

4º Dalla soluzione generale ed ipotetica dei problemi tattici, si passo alla analisi scientifica di questi problemi, in base ad alcuni criteri fondamentali, e si ebbero le

opere del Passino, del Fournier, del Baggio e del Bernotti.

L'evoluzione del pensiero tattico ha seguito quindi il suo logico sviluppo dalle soluzioni rudimentali ed imperiose, alle analisi specializzate della manovra, delle evoluzioni, dei sistemi evolutivi per culminare colle ricerche analitiche circa il modo di risolvere il problema del concentramento della offesa a distanza sul punto decisivo.

Da tutte queste speciali soluzioni è possibile dedurre, per selezione, i criteri tattici oggidì prevalenti, per risalire ad una sintesi generale che abbracci tutta l'evoluzione del pensiero tattico che finora si è compiuta.

Per ragione di ordine e chiarezza, per quanto ciò possa parere pedante, procederemo analogamente a quanto facemmo per precisare i criteri tattici del periodo velico.

La nave da battaglia

L'opinione navale non è ancora concorde nel fissare il tipo od i tipi della nave da battaglia.

I giudizi oscillano dalla nave corazzata di quindici mila tonnellate a quella di tre mila semplicemente protetta, propugnata dal Makaroff, il quale afferma «che le navi da guerra non devono superare le tre mila tonnellate, potendo questo soddisfare a tutti gli scopi militari.»

Sarebbe assai facile fare una graduatoria dei tipi prescelti per nave da battaglia da quella del S. Bon e del Brin a quelle dell'Aube e del Charmes, ma sarà più spic-

ciativo concludere:

- 1° Che non esiste per ora un tipo determinato di nave da battaglia come esisteva nel periodo velico;
- 2º Che le eventuali tendenze sono piuttosto favorevoli alla nave di tipo *assoluto*, che rappresenta la massima concentrazione del potere offensivo e difensivo in base al cannone;
- 3º Che la classe degli incrociatori corazzati, varietà strategica della nave tattica, è generalmente considerata classe da battaglia, impiegabile indipendentemente o promiscuamente negli ordini tattici;
- 4º Che le navi protette sono e debbono, per ora, essere considerate complementari, benché personalità autorevolissime come Makaroff le considerino il tipo delle future navi da battaglia;
- 5º Che l'avvenire riserva ancora non poche sorprese circa il tipo definitivo della nave da battaglia.

L'arma tattica

Il pensiero tattico non si è ancora affermato in modo preciso ed assoluto circa questa questione.

Le armi essendo tre e lo sviluppo della battaglia comportando fasi preparatorie e risolutive, ne nasce una complessità del problema che rende difficilissima la soluzione: poiché l'arma tattica di una fase potrebbe non essere quella della fase successiva.

Durante il primo periodo degli studi tattici, dal 1850 al 1880, fu quasi generalmente ammesso dagli scrittori che l'arma preponderante per gli effetti risolutivi fosse il rostro. A questa categoria di scrittori appartengono il Böuet-Willaumez; il Boutakov; il Semekin; il Parker; il Jurien de La Gravière; il Noël; il Grivel; l'Attlmayr; il Farret; il Penfentenyo; il Bourgois; il Randolph ed anche il Freemantle.

Dopo il 1880 gli scrittori tattici favorevoli alla manovra tattica iniziale, considerando l'influenza del siluro e la difficoltà dell'urto, preferirono il cannone come l'arma principale ed il rostro ed il siluro come accessorie. A questa categoria di scrittori possono ascriversi il Penhoat, il De Gueydon, il Colomb, il Grillo, il S. Bon, il Gavotti, il Ronca, il Baggio, il S. Pierre ed il Makaroff.

L'importanza accordata al rostro ed al siluro è però dissimile nei vari scrittori, ritenendo gli uni che nella fase risolutiva prevalga ancora il cannone, altri che si debba manovrare nella mischia per l'urto e per il lancio.

Dopo le ultime due guerre, Cino-Giapponesi ed Ispano-Americana, l'importanza risolutiva accordata al cannone è ancora cresciuta, ma non crediamo che sia ancora giunto il momento di considerarlo, tanto nel duello come nella battaglia ed in tutte le fasi dell'azione, l'arma tattica esclusiva di combattimento, quale fu durante il periodo velico.

Noi crediamo interpretare correttamente il pensiero tattico prevalente oggidì condensandolo nei seguenti principi:

1º Il cannone è l'arma esclusiva del periodo iniziale manovrato, ed il siluro è l'arma accessoria anche per distanze maggiori di 1000 metri quantunque per tali distanze si escluda ancora, quasi generalmente, l'uso del siluro.

2º Il cannone rimane ancora l'arma preponderante nelle manovre ravvicinate o d'incrocio, finche si mantiene l'unità della forza navale manovrante, ma il siluro acquista un'importanza risolutiva quasi eguale al cannone.

3º Nella mischia generale, quando la manovra singolare della nave succede a quella evolutiva di squadra, il siluro diviene l'arma risolutiva ed il cannone l'accessoria.

4º Il rostro rimane nella 2ª e 3ª fase un'arma d'azione eventuale di urto, ma non mai di manovra, i cui caratteri sono dissimili, se pure non opposti, a quella per impiego del cannone e del siluro.

In forza di tali concetti la manovra tattica di squadra e quella della nave, salvo il caso eventualissimo dell'urto, deve essere regolata colle norme dell'impiego del tiro e del lancio, che debbono per quanto è possibile armonizzare.

Ad onta delle conseguenze negative che si ebbero nelle ultime guerre, persistiamo a credere che il siluro ha un grande avvenire, che esso è l'arma risolutiva per eccellenza, nella fase ravvicinata e d'incrociamento, e che perciò è grave errore trascurarne l'impiego e limitarne il numero sulle navi da battaglia.

La fronte di combattimento

Questa questione deve essere considerata offensivamente e difensivamente. Il vascello era offensivamente più forte e difensivamente meno vulnerabile, presentando il fianco al nemico e perciò la sua fronte di combattimento era determinata. Finché lo sprone fu ritenuto l'arma preponderante, la prora era offensivamente più forte e difensivamente meno vulnerabile del fianco, onde anche in questo caso la questione era perfettamente risolta.

Considerando il cannone od il siluro come armi preponderanti nelle principali fasi del combattimento, la questione si complica, poiché offensivamente il fianco sarebbe più forte, ma difensivamente è più vulnerabile.

Quale è la condizione d'equilibrio difensivo-offensivo?

Il pensiero tattico non ha ancora risolta questa questione e probabilmente non lo sarà finché l'esperienza della guerra non abbia dimostrato che l'azione del tiro e del lancio di bordata può arrestare l'attacco prodiero della nave nemica, o renderlo almeno così pericoloso da escluderlo, da che siamo molto lontani.

La questione che pareva risolta colla fronte prodiera, prima del 1880, pare che ammetta ora la soluzione seguente:

La fronte di schieramento di una forza navale è sempre subordinata a quella del nemico.

Se il nemico presenta la linea dei fianchi, obliqua o parallela, si potrà prescegliere una fronte analoga, ma se presenta la fronte prodiera sarà necessario presentarli analoga fronte, nella zona di sicurezza della evoluzione quadrantale, a meno di eccezionale eccesso di velocità che permetta la manovra avvolgente; ciò che può essere compito di frazioni speciali, ma non di tutta una forza navale.

I criteri fondamentali che riguardano questa importantissima questione non possono ancora costituire una solida base alla teoria tattica delle flotte a vapore.

L'ordinanza di battaglia

La questione della fronte di schieramento non essendo stata risolta, era naturale che non potesse esserlo quella della ordinanza di battaglia

Tutti gli scrittori di tattica si occuparono di questa questione e la risolsero, si potrebbe dire, a misura di naso.

Fino al 1880, prevalendo il concetto della fronte prodiera, prevalsero gli ordini frontali e ad angolo, semplici, doppi, per gruppi... ma col preponderare del cannone sullo sprone gli ordini estesi frontali tendevano a trasformarsi in ordini di rilevamento, a scaglioni ed anche di fila semplici, doppi, per gruppi...

Gli ordini frontali estesi furono propugnati dai tattici francesi che per i primi si occuparono di tattica, e ricorderemo specialmente il Böuet-Willaumez, il Grivel, il Jurien, il Penfentenyo, il Penhoat, il Courbet, il Bourgois, e tra gli inglesi ricorderemo il Pellew, il Noël, il Randolph, il Freemantle, e tra i russi principalmente il Boutakov ed il Semekin.

Gli ordini di *fila semplici* o *complessi* furono specialmente propugnati, dopo il 1880, dal Colomb, Pagel, Grillo, Algranati, Willson, Gavotti, Ronca, Makaroff...

Gli ordini di *rilevamento*, ad *angolo*, a *scaglioni*, semplici od a gruppi furono propugnati, tanto prima che dopo il 1880, dal De Gueydon, Lawghton, Randolph, Attlmayr, Lewal, S. Bon, Ronca, Labrès... ma specialmente, e prima di tutti, dal Douglas.

Molti scrittori, come il Noel, il Freemantle, il Jurien, il Ronca... propugnarono ordini di vario carattere a seconda dei tempi in cui scrissero o delle fasi del combat-

timento che considerarono, ciò che e la prova più evidente delta insoluzione di questo problema.

Nessun criterio semplice e preciso fu ancora formulato, e non lo sarà finche

non sia risolta la questione pregiudiziale della fronte di schieramento.

Il concetto fondamentale da noi espresso, quello cioè che la fronte di combattimento di una forza navale è sempre subordinata a quella del nemico, può consentire molte deduzioni riguardanti le ordinanze di battaglia da prescegliersi, ma poiché questi corollari non furono ancora enunciati, così ci limitiamo a concludere che per ora la questione della ordinanza di battaglia è ben lungi dall'essere anche approssimativamente risolta.

L'ordinanza di marcia

Questa questione aveva una grande importanza colle flotte a remo ed a vela, richiedenti un discreto periodo di tempo per formare l'ordine di battaglia, ma oggidì può essere considerata una questione secondaria.

Nella zona tattica, appena segnalato il nemico, le forze navali prenderanno immediatamente una fra le prescelte ordinanze di combattimento e perciò l'ordinanza di marcia ha perduto quasi interamente la sua importanza militare, per conservare esclusivamente quella nautica. La formazione da preferirsi è quindi sufficientemente determinata, e tutti gli scrittori propendono per gli ordini di fila a gruppi o di colonne, conservando quella densità che può essere imposta dalle esigenze della sorveglianza e della difesa contro le sorprese notturne.

Questa questione si può considerare sufficientemente risolta.

Evoluzioni e sistemi evolutivi

È questa una delle questioni più complesse della tattica navale, poiché la sua soluzione è subordinata:

1º alla sicurezza della manovra,

2º alla rapidità nel tempo,

3° alla ristrettezza dello spazio,

4º alla minima vulnerabilità durante il periodo evolutivo,

5° alla semplicità pratica della esecuzione.

Data la complessità dei requisiti è da presupporsi una grande varietà di tipi di evoluzioni e di relativi sistemi.

Considerata nello sviluppo cronologico, questa questione ha presentato molte fasi, tra cui meritano speciale ricordo le seguenti:

1º Il sistema per *pronta formazione*, di origine francese, dovuto specialmente al Böuet de Willaumez, al Grivel ed al Jurien de la Gravière. Esso si fonda sul principio di *chasser son poste* nel minimo tempo, per la via più diretta, col solo criterio fornito dal colpo d'occhio del manovriero.

Questo metodo completato da quello *per contromarcia*, in taluni casi speciali, fu quello quasi esclusivamente adottato dai regolamenti tattici in vigore dal 1850 al 1865 e soddisfaceva alla urgente necessità di provvedere alle esigenze della evoluzione, in mancanza di metodi più geometrici.

2º Il sistema per *rotte determinate* in base alla curva geometrica, descritta dalla nave monoelica. Questo sistema ebbe due modalità distinte a seconda della curva evolutiva attribuita alla nave.

Il metodo circolare del Boutakoff non corrispondeva alla realtà del movimento delle grandi navi, e quello del Lewal per la sua complicazione non soddisfaceva alle esigenze della pratica. Benché le teoriche del Boutakoff, del Cordes, del Pagel e del Lewal fossero sapienti ed esercitassero un grande fascino sulla opinione navale, pure esse non poterono affermarsi come metodi regolamentari.

3º Il metodo, o per meglio dire i metodi, per *rotte parallele* rappresentavano un compromesso fra i due sistemi precedenti, fra il colpo d'occhio e le tabelle d'evoluzione, e furono perciò rapidamente generalizzati, colle speciali modificazioni, nelle

evoluzioni regolamentari di quasi tutte le marinerie.

Tra questi sistemi teorico-pratici meritano speciale menzione quelli del De Gueydon, del Parker, del Penfetenyo, del Pellew, del Morin... i quali differiscono fra loro nella modalità pratica di conseguire, col timone e colla macchina, il parallelismo e l'equilibrio delle velocità delle rotte.

La migliore analisi dei metodi di evoluzione e le migliori norme teorico-pratiche

furono determinate dal Morin e dal Ronca.

La trasformazione del pensiero evolutivo ha seguito la sua progressione naturale, dal provvedimento urgente ed indeterminato a quello rigidamente geometrico, per concretarsi in un sistema che partecipa di entrambi, che ha per fondamento la teoria é per norma direttiva il criterio pratico della manovra della nave.

Sarebbe temerario affermare la immutabile stabilità di questi sistemi teorico-pratici, ma non vi ha dubbio che essi rappresentano, salvo parziali modificazioni secon-

darie, una buona e durevole soluzione del problema evolutivo.

Applicazione del principio di concentramento tattico

Il sistema evolutivo ha per scopo di fornire all'ammiraglio uno strumento adeguato alla applicazione del principio tattico del concentramento preponderante, in qualsiasi fase della battaglia.

L'evoluzione del concetto tattico del concentramento deve essere determinata

rispetto alle due modalità principali della sua applicazione, cioè:

1º provocare la deformazione della ordinanza nemica; 2º concentrare forze preponderanti sul punto decisivo.

La prima fase è preparatoria della seconda.

Già dicemmo che colle armate veliche era assai difficile provocare la deformazione dell'armata nemica per sorprenderla disordinata; ma durante il periodo remico questo obbiettivo, in virtù di velocità e manovrabilità superiore, fu talvolta raggiunto e nulla esclude che possa raggiungersi ancora.

Il pensiero tattico nel XIX secolo non si è ancora su tale questione affermato, e

l'esperienza di guerra fa completamente difetto.

Si ammette bensì che una squadra, od un suo reparto, dotata di velocità prevalente, possa manovrare esternamente alla nemica e costringerla a manovrare, ma nessuno scrittore, se si eccettua il generale Douglas, ha svolto con metodo questa tesi, onde può affermarsi che questa questione è per ora insoluta. Il secondo problema d'applicazione del principio tattico fu bensì analizzato, più o meno accuratamente, dagli scrittori tattici, ed in special modo dal Douglas, dal Randolph. dal Colomb, dal Noel, dal Jurien, dal Freemantle, dal Ronca, dal Fournier, dal Baggio, dal Bernotti... ma i metodi di applicazione non furono con precisione determinati, onde questa parte del problema non fu che vagamente considerata e non teoricamente risolta.

Le successive fasi di questa evoluzione del pensiero tattico, considerate cronologicamente, parrebbero essere le seguenti:

- 1º La velocità non è, come già fu il vento, un elemento disgiuntivo sufficiente per permettere una concentrazione risolutiva sopra parte delle forze nemiche, per la rapidità colla quale le forze separate possono soccorrersi.
- 2º La preponderanza tattica, più che dalla separazione delle forze nemiche, deve derivare dalla superiorità materiale e morale, e dalla preservazione della manovrabilità della lotta.
- 3º L'ordinanza di battaglia non è sufficiente mezzo risolutivo, ove non concorrano gli altri fattori, materiali e morali, della preponderanza tattica.
- 4º La velocità superiore, favorita da una buona manovrabilità, può permettere concentrazioni d'artiglieria sufficienti a determinare effetti parzialmente ed anche totalmente risolutivi.

Si può quindi affermare che durante il XIX secolo non siasi rivelato alcun nuovo principio tattico di concentrazione, poiché la velocità era giudicata elemento disgiuntivo insufficiente e la preponderanza del numero o della forza morale furono principi propri di lutti i tempi.

La manovrabilità, come mezzo di preservazione del concentramento della forza, costituisce bensì un fattore tattico di carattere universale, ma non è sufficiente a determinare l'evoluzione del pensiero tattico.

Applicando, colle armate a vapore, il metodo dell'*anastrofe* di Formione si ha l'attuazione di un criterio antico, che è forse l'unico prevalso, teoricamente ma non praticamente, per la concentrazione tattica risolutiva.

Soltanto negli ultimi anni del secolo si esplicò, senza affermarsi né teoricamente né praticamente, un concetto nuovo di concentrazione tattica d'artiglieria, in virtù della velocità superiore, che è tutto proprio delle armate a vapore, ma che ha molta analogia con quello di defilamento delle armate del periodo velico.

Il pensiero tattico nella sua evoluzione si è quindi affermato nelle fasi seguenti:

- 1º Concentrazione tattica in virtù della preponderanza materiale e morale.
- 2º Concentrazione dovuta alla manovrabilità, specialmente d'inversione della rotta, ed alla formazione tattica che la consente.
- 3º Concentrazione a distanza del tiro preponderante, in virtù di una mobilità superiore a quella del nemico.

Il concentramento eventuale, per sorpresa, di reparti staccati, sopraggiungenti all'istante opportuno nel campo tattico, impiegato come mezzo risolutivo durante il periodo remico, non fu ancora preso in considerazione, ed è assai probabile che per l'indole della guerra moderna e la grandezza delle navi non consenta probabilità d'attuazione.

Finché prevalse il rostro sul cannone, la manovra iniziale non poteva avere altro scopo che quello di provocare la deformazione dell'ordinanza nemica, ciò che sarebbe stato sommamente tattico, ma che avrebbe richiesto manovrabilità e velocità superiore a quella del nemico, che difficilmente si potevano avere, onde il pensiero tattico non considerò questa modalità dell'azione, che pure è una delle forme più perfette dell'azione preparatoria.

Quando prevalse, dopo il 1880, il cannone sul rostro, la concentrazione a distanza, per mezzo di una adeguata mobilità, diveniva la forma più efficiente dell'a-

zione iniziale.

Il concetto velico del defilamento lungo un fianco e sulla testa e sulla coda della formazione nemica riacquistò valore teorico, ed ebbe anche sanzione pratica risolutiva a Ya-Lu ed a Cavite.

Nessuna teorica determinò, fino al 1895, un metodo d'esecuzione; ma gli scrittori parvero convenire nel concetto della necessità dell'azione a distanza, come preparatoria di quella ravvicinata e risolutiva.

Si ritornava quindi ai tempi di Keppel, Guichen, d'Orvilliers... ma rimanevano

sempre da meditarsi i memorandum di Suffren e di Nelson.

Questo concetto del defilamento e della concentrazione temporanea del tiro si è maggiormente affermato dopo i bellissimi studi geometrici ed analitici della evoluzione della nave intorno ad un polo mobile costituito dalla nave nemica.

Questa geniale teoria risale al Cordes, che l'abbozzò per il primo nella sua *Thèorie des rilevaments polaires*, 1867, facendone applicazione all'attacco di fortificazioni, ed accennando anche all'impiego della curva logaritmica nel combattimento fra navi, mediante la bussola polare.

Dopo il Cordes la teoria fu dimenticata e soltanto nel 1894 il Com. Passino la richiamò in onore con uno splendido studio, che fu grande peccato non avesse la dif-

fusione che meritava.

Il Fournier nel 1896 e dopo di lui il Vidal, il Vivier, il Tournier, il Baggio ed il Bernotti svilupparono e perfezionarono sempre più tale teoria propugnante l'applicazione tattica durante il periodo iniziale del combattimento.

La precedenza di tale teoria spetta indubbiamente alla Francia, ma la massima perfezione analitica fu raggiunta dal Passino, dal Baggio e soprattutto dal Bernotti.

Quale sarà l'avvenire tattico di questa teoria?

Lo scopo di questo scritto esclude uno studio analitico della importante questione e concluderemo che questo recentissimo metodo di applicazione del principio tattico, che ha già non pochi apostoli nelle armate, è una delle più geniali conquiste colle quali si è affermato il pensiero tattico nel 19° secolo.

Azione risolutiva

Lo sviluppo della battaglia non fu ancora teoricamente determinato. Si ammette in generale che possa presentare tre fasi:

1º Periodo manovrato a distanza con azione d'artiglieria ed eventualmente di

siluri;

2º Periodo manovrato d'incrociamento o di concentrazione a breve distanza con azione preponderante di siluri ed artiglierie ed eventualmente del rostro;

3º Periodo della mischia generale con impiego delle tre armi, manovrando la

nave per il lancio ed eventualmente per l'urto.

Il pensiero tattico nella sua evoluzione ha seguito l'ordine inverso presupponendo, dal 1850 al 1870, che la mischia generale fosse la forma principale, quasi esclusiva ed immediata del combattimento.

Dal 1870 al 1890 prevalse sempre più il concetto che la vera risoluzione della lotta fosse conseguibile colla manovra di concentramento o d'incrociamento, preservando la manovrabilità della flotta, e che la mischia fosse soltanto la conclusione ultima e non indispensabile della fase risolutiva.

Dopo il 1890 prevalse il concetto che la fase manovrata a distanza potesse dimostrarsi abbastanza risolutiva, se favorita da preponderante manovrabilità e potenza d'artiglieria, per escludere la necessità della fase d'incrociamento ed a maggior ragione della mischia, considerate soltanto quali mezzi per completare la già

conseguita vittoria.

È assai difficile determinare i limiti d'applicazione e le probabilità di riuscita di questo terzo metodo, che implica non poche superiorità della flotta che lo esplica rispetto a quella che lo subisce; ma non potrebbe negarsi che, data la preparazione adeguata, si possa riuscire ad una larga ed efficace applicazione di questo metodo teorico del concentramento tattico preponderante, non solo coll'artiglieria, ma ben anco col siluro.

È però da avvertire che per l'efficienza tattica, più o meno risolutiva, del metodo occorrono non piccole ma grandi superiorità di artiglieria, di velocità, di manovrabilità che nella pratica sarà assai difficile riunire in sufficiente misura, senza una costante e duratura preparazione.

In teoria, date le ipotesi, basta un piccolo eccesso di velocità per la attuazione del metodo di avvolgimento polare, ma in pratica sarebbe assai imprudente attenersi ad eccessi di velocità così piccoli, onde parrebbe questa teoria dovesse trovare

nella pratica, come tante altre, non poche e piccole difficoltà.

Ciò che risulta però evidente è l'errore di quegli scrittori, e non sono pochi, che ritengono tatticamente superflua una forte velocità, che sarebbe secondo loro più nociva che utile, mentre noi riaffermiamo quanto abbiamo sempre insegnato dalla cattedra e propugnato negli scritti, che la velocità è funzione tattica quanto strategica tanto più importante quanto più la tattica e la strategia diventano perfette.

Possiamo quindi concludere che il procedimento tattico della battaglia si è venuto sempre più specializzando nelle sue singole e successive fasi, e che se non ha ancora raggiunto la determinazione che ebbe nel periodo velico, ciò dipende principalmente dalla indeterminazione delle altre questioni tattiche e specialmente dalle opposte proprietà offensive e difensiva della fronte di combattimento della nave.

Attacchi torpedinieri

Tutti i principali scrittori di tattica si occuparono, quali più quali meno, dell'impiego del naviglio torpediniero nella battaglia; ma né essi né gli scrittori che si occuparono specialmente del problema tattico torpediniero, quali sarebbero il Filisoff, il Charmes, il Clowes, l'X, il Resio, il Bonino, il D'Armor, il Landry, il Réveillère, l'Armstrong... riuscirono a concretare qualche pensiero veramente pratico, analogo a quelli che regolarono l'uso dei brulotti nelle grandi battaglie del periodo velico.

L'esperienza di guerra manca completamente, e quella delle grandi manovre fu quasi sempre più teatrale che seria. I prodigi d'attacco compiuti da squadre e squadriglie torpediniere, in vera guerra, non sarebbero stati possibili e probabilmente sarebbero divenuti disastri.

Alcuni criteri pratici riguardanti l'impiego indipendente e notturno delle torpediniere e quello protettivo delle controtorpediniere furono bensì formulati con probabilità di applicazione, ma nulla si è fino ad ora concluso circa le variate modalità dell'impiego tattico del naviglio torpediniero, piccolo o grande, nella battaglia.

Questa importante questione rimane quindi insoluta.

Della riserva

Tutti gli scrittori del primo periodo dal 1850 al 1880, colle sole eccezioni del Douglas e del Semekin, esclusero l'utilità della riserva. È però da osservare che la funzione assegnata dal Semekin alla riserva, che vorrebbe formata da poche navi, le più tartarughe della flotta, è così in opposizione ai concetti generali della riserva, da doverla piuttosto considerare un rinforzo staccato per esclusivo sostegno del corpo principale di battaglia.

Col prevalere del cannone sullo sprone si rafforzano le tendenze per le riserve, ma queste furono però quasi sempre considerate come squadre volanti di sostegno e rafforzamento immediato, appena impegnata la fase risolutiva, secondo i concetti del Nelson.

Il pensiero navale non ha ancora attribuito alla riserva il vero carattere che essa ha nella lotta territoriale, ed è assai probabile che si limiti a considerarla tutt'al più come sostegno e rafforzamento di questa o quella parte dell'ordinanza propria, dopo riconosciuta l'ordinanza di battaglia nemica.

La funzione che ebbero le riserve durante il periodo remico non è per ora assegnabile a quelle delle armate a vapore, perché l'indole, lo schieramento, lo sviluppo della battaglia sono sostanzialmente diversi.

I reparti di forze che si tenessero lontani dal campo di battaglia, per sottrarli alla distruzione, ma col compito di accorrere per ristabilire le sorti e per completare la vittoria coll'inseguimento, non possono considerarsi come vere riserve, ma piuttosto come divisioni di cavalleria destinate a sacrificarsi per proteggere la ritirata o per incalzare gli avanzi e le retroguardie del nemico.

La funzione esatta delle riserve non essendo ugualmente intesa dagli scrittori navali, ne deriva quella divergenza di apprezzamenti sulla importanza delle riserve che ottenebra la soluzione del problema.

Il posto del comandante supremo

Quasi tutti gli scrittori dal Böuet de Willaumez al Makaroff, salvo poche eccezioni, sono concordi nello stabilire che il comandante supremo deve essere al cen-

tro od in testa dell'ordinanza di battaglia, come prescrive l'esempio ed il giudizio di Nelson.

Parrebbe però che le condizioni delle flotte a vapore siano assai dissimili da quelle delle flotte a remo ed a vela, e perciò, se riteniamo che nelle piccole squadre l'ammiraglio debba trovarsi in formazione, affermiamo recisamente che debba situarsi fuori formazione quando la sua armata sia numerosa, qualunque sia l'ordinanza prescelta.

La nave ammiraglia deve inoltre essere una nave speciale, *ad boc*; di limitato bersaglio, rapidissima, bene corazzata, con buon armamento di siluri, e speciale armamento di cannoni per difesa torpediniera, con torre amplissima e bene corazzata per il comando, corrispondente a tutte le esigenze direttive della battaglia.

Parrebbe che l'importanza del comandante supremo valga la spesa di una nave adeguata alla sua funzione, risparmiando la deturpazione di tante navi da battaglia, che sono sempre cattive navi ammiraglie.

Benché questa ci sembri la logica soluzione, essa non si è ancora affermata e perciò anche questa questione non è ancora definitivamente risolta.

Conclusione

L'analisi precedente dimostra che nessuna delle dodici principali questioni tattiche fu completamente e definitivamente risolta.

Alcune questioni, tra cui quelle della nave da battaglia, dell'arma tattica preponderante, dell'ordinanza di marcia, dei sistemi d'evoluzione, ebbero una soluzione approssimata che, se persisteranno le attuali caratteristiche della nave, ha probabilità di affermarsi; ma tutte le altre questioni ed in special modo quelle che riguardano l'azione tattica della battaglia tutte le sue fasi, sono tuttavia così controverse da escludere la probabilità di una prossima ed approssimata soluzione.

Applicazione dei criteri teorici

Il XIX secolo, ad onta di non poche guerre navali, che fornirono preziosi insegnamenti pratici riguardanti le secondarie modalità del conflitto marittimo, assai poche ne presenta di carattere generale che possano offrire insegnamenti riguardanti la grande tattica delle battaglie navali.

Le principali battaglie combattute con flotte a vapore sono quelle di Lissa, di Ya-Lu, di Cavite e di Santiago, dalle quali dedurremo gli insegnamenti tattici più evidenti.

Battaglia di Lissa

Questa battaglia fu combattuta dalle sole navi corazzate delle due armate, 7 austriache ed 11 italiane, poiché l'azione del *Kaiser* e quella della fregata in legno *Novara* furono occasionali.

Tutte le 7 corazzate austriache presero parte dal principio alla fine del combattimento, mentre 5 navi italiane non presero quasi parte all'azione. Emerge quindi un primo insegnamento, quello cioè che una cattiva direttività può escludere l'utile impiego di tutte le forze, anche quando la situazione tattica lo consente e lo impone.

La corazzata fu considerata, da entrambe le parti, come la nave esclusiva da

battaglia.

L'arma tattica preponderante fu il cannone, ma l'azione della flotta austriaca, secondo gli ordini del Tegethoff, doveva svolgersi in base allo sprone. L'affondamento del *Re d'Italia*, dovuto ad eccezionalissime condizioni, non fu sufficiente per affermare la preponderanza definitiva del rostro nella mischia, poiché tutti i rinnovati tentativi d'urto delle altre corazzate austriache riuscirono infruttuosi.

Il fronte di schieramento della squadra austriaca fu prodiero, corrispondente al concetto teorico allora prevalente; quello della squadra italiana fu laterale e perciò teoricamente errato e praticamente funesto, per l'urto del *Kaiser*, l'affondamento del *Re d'Italia* e le peggiori conseguenze che potevano derivare.

L'ordinanza di battaglia ad angolo, prescelta dal Tegethoff, benché corrispondesse al concetto tattico di accentrare l'urto ed attraversare la formazione italiana,

non ebbe alcuna influenza sui risultati della battaglia.

L'ordinanza di fila, presentando il traverso, prescelta dal Persano era contraria al concetto tattico che prevaleva allora, ed anche ora prevale, di opporre formazioni analoghe alle nemiche.

Le due squadre non avendo manovrato, e non avendo pratica di manovra, gli

insegnamenti riguardanti il sistema evolutivo furono negativi.

L'applicazione del principio tattico si ridusse al concentramento dell'urto iniziale sopra parte della squadra italiana, ma questa concentrazione fu assolutamente casuale, poiché l'immanovrabilità della formazione a triplice angolo non avrebbe concesso di modificarla qualsifosse la formazione della squadra italiana.

L'azione risolutiva si risolvette immediatamente in una mischia confusa di 7 corazzate austriache ed una fregata, contro 9 sole italiane poiché anche la *S. Martino* si sottrasse, colla sua superiore velocità, alla mischia ed il *Re di Portogallo* e la *Maria Pia* non traversarono la zona d'azione che dopo l'affondamento del *Re d'Italia*.

In tali condizioni di fatto era probabile che le due navi italiane dovessero subire gli effetti della concentrazione nemica che provocò la sospensione e la risoluzione della battaglia. Da tale fatto emerge l'insegnamento che una concentrazione anche breve, di 90 minuti, può determinare, in date convenienze, effetti risolutivi, quando la flotta che la subisce non è pronta ad accorrere ed attende la segnalazione dell'ordine.

La posizione dell'ammiraglio avrebbe potuto offrire qualche insegnamento se la squadra italiana non avesse ignorato durante tutta la battaglia che l'ammiraglio era, pochi minuti prima d'aprire il fuoco, trasbordato dal *Re d'Italia* sullo *Affondatore*.

Anche questa questione non ebbe quindi, come poteva avere, alcuna pratica sanzione.

Tutte le altre questioni tattiche, cioè l'ordinanza di marcia, l'azione iniziale, l'impiego della riserva, non ebbero dalla battaglia alcuna risoluzione.

Possiamo quindi concludere che nella battaglia di Lissa né la nave, né l'arma tattica, né la fronte di combattimento, né l'ordinanza dell'attacco, né la manovra, né la fase iniziale, né l'impiego della riserva, che non esisteva, ebbero speciale influenza sui risultati del combattimento.

La vittoria fu principalmente dovuta alla virtù del comando, favorita dalla fortuna che aiuta gli audaci, ed i soli insegnamenti, propri delle armate a vapore, sono quelli che derivarono dalla concentrazione tattica e dalla fase risolutiva.

Questi insegnamenti, che possono già considerarsi principi tattici, sono i

seguenti:

1º La concentrazione, anche breve e transitoria, può sempre produrre effetti

materiali e morali importanti;

2º La possibilità di accorrere colle forze libere sul punto decisivo dell'azione può sempre essere menomata dalla irresolutezza dei comandanti e dalla mancanza di segnalazione;

3º L'azione d'urto, se non concorrono eccezionali circostanze, è difficile ed ha

poca probabilità di successo anche nella mischia generale.

Battaglia di Ya-Lu

Le forze impegnate in questa battaglia erano equivalenti per numero, 12 contro 12, e quasi equivalenti per tonnellaggio.

Le navi in ciascuna squadra furono di tipo assai dissimile, dalla corazzata a torri all'incrociatore improtetto, e dalla battaglia emergono i seguenti criteri:

1º Le navi corazzate discretamente hanno una grande capacità di resistenza contro le artiglierie secondarie a tiro rapido.

2º Le navi protette, ma non corazzate, soccombono rapidamente ad una pre-

ponderante concentrazione delle artiglierie a tiro rapido.

Parrebbe quindi risultarne l'insegnamento che soltanto le navi bene corazzate debbono fare parte dell'ordinanza di battaglia, quando le altre non hanno altri elementi di tattica superiorità, ma questo principio esige ancora, secondo noi, riconfermazione.

L'arma tattica esclusivamente impiegata fu il cannone e quindi nessun insegnamento emerge circa la efficienza relativa delle tre armi, ma la durata ed i risultati della battaglia pare dimostrino la lenta e scarsa efficienza risolutiva dell'artiglieria quando la lotta è regolarmente impegnata.

L'ordinanza di battaglia dimostrò la manovrabilità e l'efficacia avvolgente della linea di fila rispetto a quella angolare, che si rivela, come a Lissa, immaneggevole.

L'applicazione del principio tattico di concentramento si ottiene dai Giapponesi col defilamento su di un fianco e coll'avvolgimento poppiero successivo della ordinanza nemica. Il risultato dimostra che tale concentrazione è possibile quando una squadra è più mobile e manovriera dell'altra.

La fase iniziale non fu manovrata, ma di semplice defilamento, con inversioni

per contromarcia e non offre perciò nessun insegnamento tattico importante.

La fase risolutiva si esplicò con preponderanza di tiro rapido, favorito dall'accerchiamento laterale e poppiero, che permise ai Giapponesi, e non ai Cinesi, una efficace utilizzazione dell'artiglieria; onde se ne conclude che l'avvolgimento, quando può essere sostenuto, e non è contrastato con opportune manovre dal nemico, può avere lenti ma sicuri effetti risolutivi.

Tutte le altre questioni tattiche, cioè la fronte di schieramento, l'ordinanza di marcia, il sistema evolutivo, l'azione iniziale; gli attacchi torpedinieri, l'impiego del-

le riserve, il posto dell'ammiraglio... o non ebbero applicazione o non conseguirono

risultati di qualche importanza.

La vittoria fu specialmente conseguita per la buona direttività giapponese e l'inerzia cinese, ma ciò non esclude che si possano accettare, con riserva, i seguenti principi sperimentali:

1º La nave da battaglia deve essere corazzata per sostenere adeguatamente la

lotta ad oltranza;

2º Le squadre composte promiscuamente di tipi dissimili sono tatticamente imperfette;

3° Il cannone è un'arma risolutiva assai lenta in una battaglia degnamente com-

battuta;

4º Quando la preponderanza del tiro, favorita dalla situazione tattica, può divenire risolutiva, è lodevole mantenere la fase manovrata ed escludere la mischia.

5º Il defilamento e ravvolgimento sono ottime modalità di concentrazione, che risulta efficace se si dispone di artiglieria, velocità e manovrabilità superiore alla nemica.

Battaglia di Cavite

Questa battaglia deve essere considerata come esercizio di bersaglio con navi in movimento contro bersaglio fisso, giacché la scarsa mobilità di alcune navi in ristrettissima zona non alterava la condizione del tiro.

Nessuna questione tattica di qualche importanza ebbe soluzione che già non

fosse data dalle precedenti battaglie.

I soli insegnamenti che possono essere ricordati, a parziale riconferma e complemento di quelli già enunciati, sono:

1º La nave indifesa, o debolmente protetta, può essere arrestata nell'attacco iso-

lato se rimane per oltre dieci minuti sotto un tiro intenso e preciso.

2º La linea di fila è ottima formazione per defilamento a distanza quando sia esclusa la possibilità che il nemico tenti l'urto od il lancio nella zona della loro efficacia.

3º La simultanea preponderanza del cannone e della velocità rende risolutiva

l'azione a distanza fra navi di tipo poco dissimile.

4º La preponderanza mobile e balistica consente, entro determinato limite, l'impiego di navi non corazzate nella ordinanza di battaglia.

5° La velocità preponderante è arbitra dell'azione tattica come di quella strategica.

La battaglia di Santiago

La fazione d'inseguimento, impropriamente chiamata battaglia, non presenta che scarsissimi insegnamenti tattici, poiché la vittoria non fu in alcun modo contrastata; la squadra spagnola non avendo altro obbiettivo che quello di raggiungere a tutta forza Cienfuegos.

Questa fuga doveva essere agevolata dalla corazzata Maria Teresa, nave del

Cervera, che si votava al sacrificio per la salvezza delle altre tre navi.

Benché questa fazione d inseguimento non offra che qualche criterio tattico relativo alla nave da battaglia ed all'arma tattica, tutte le altre questioni risultando negative, pure, la fase di forzamento del blocco potendosi considerare come fase iniziale della lotta, se ne possono dedurre le seguenti preziose conclusioni:

1º Il forzamento di un blocco rigoroso può essere tentato, con sufficiente probabilità di successo, da navi o gruppi, successivamente o simultaneamente, quando

si verificano le seguenti circostanze:

a) Le navi assedianti non si trovano alla portata d'urto o di lancio nell'istante dello sbocco:

b) Le navi assedianti sono di tipo presso che simile a quello delle navi che forzano il blocco, ma meno veloci di queste;

c) Lo sbocco è favorito da buona protezione costiera, e sostenuto da adeguata

cooperazione torpediniera.

2º Esiste sempre una grande probabilità di forzamento quando le forze bloccanti non sono più che doppie di quelle bloccate, ed il forzamento avviene nelle circostanze predette.

3° È assai difficile che il cannone solo, senza il concorso del siluro, possa risolvere la lotta transitoria nella zona del blocco, fra navi pressoché simili, se il rappor-

to delle forze non è più che doppio;

4º Le navi tipo Colon, se più veloci di quelle bloccanti, hanno una sufficiente attitudine alla lotta transitoria ed al forzamento del blocco, nelle circostanze predette;

5° Le caratteristiche tattiche delle navi non sono sufficienti a garantire la rigorosità del blocco, se non sono completate da caratteristiche strategiche;

6º La forza bloccante deve sempre essere in condizioni di risolvere la lotta nella zona tattica del blocco;

7º Il numero ed il tipo delle forze che hanno un centro unico d'azione, o che possono temporaneamente cooperare intorno ad esso, determinano l'entità e le caratteristiche della flotta bloccante;

8º Il compito di una flotta bloccante è estremamente oneroso, anche quando si

compie in condizioni nautiche e meteorologiche favorevoli;

9º Il compito del blocco diviene grandemente logorante e pericoloso, quando le condizioni locali sono impropizie, e la flotta bloccante permane sotto la minaccia continua di un eventuale concentramento delle ripartite forze del nemico;

10º Il blocco rigoroso non può essere sostenuto senza una buona base perma-

nente od eventuale a breve distanza:

11º Il forzamento notturno è sempre preferibile, ma l'esperienza di Santiago dimostra che, colle dovute previdenze e con adeguati provvedimenti, può essere tentato anche di giorno in condizioni nautiche e militari difficilissime;

12° La forza navale che infrange il blocco per uscire o per entrare deve avere

esclusività d'intento, ed attuarlo colla massima energia.

Questi criteri derivano in massima parte dalla condotta tattica delle operazioni nella zona del blocco, e perciò possono considerarsi come criteri già acquisiti dalla teoria della grande guerra, ma l'autore non ha certo la pretesa di avere in dodici aforismi condensata la teoria, non ancora tentata da alcuno, del blocco ed assedio navale.

La sintesi completa del pensiero tattico nel XIX secolo risulta dall'armonia di tutte le conclusioni parziali cui si giunse, teoricamente e praticamente, nella soluzione dei dodici principali problemi della grande tattica navale.

Tenendo conto di tutte le condizioni pratiche e teoriche, presenti e prossime, collettive e personali, si può compendiare la situazione della grande tattica alla fine del XIX secolo nei seguenti approssimati aforismi:

1º Il blocco è il fondamento della guerra navale.

2º La condotta del blocco può essere strategica e tattica.

3º La teorica del blocco tattico non è ancora stata approfondita da alcuno, ma la sua grande importanza lascia credere che verrà tra non molto determinata.

4º La grande guerra ha la sua naturale soluzione nelle grandi battaglie.

- 5º Il XIX secolo non ebbe grandi battaglie navali e perciò l'esperienza è di scarso ausilio alla teorica astratta della grande tattica.
- 6º Senza una larga esperienza di grandi battaglie non si può fondare su solide basi la tattica.

7º Nelle attuali circostanze la maggior parte dei problemi tattici sono insoluti od ammettono al più una soluzione approssimata.

8° La nave da battaglia non è determinata. È logico ammettere oggidì che essa sia la nave *assoluta*, e che la *relativa* sia nave complementare da battaglia, ma nulla esclude che un altro tipo possa divenire la futura nave da battaglia.

9º L'arma preponderante è ritenuta il cannone. Esso è l'arma accademica; si presta più di ogni altra alle soluzioni eleganti e manovrate; ma nulla esclude che il siluro possa divenire l'arma tattica risolutiva, rimanendo sempre lo sperone un'arma eventuale.

10° Finché non sarà risolta la questione dell'arma tattica non si risolverà quella del fronte di combattimento. Nelle attuali condizioni pare preferibile una fronte obliqua a 30° dalla rotta.

11º L'ordinanza di battaglia è una conseguenza del fronte della nave e della capacità risolutiva delle armi, onde non può per ora essere con sufficiente approssimazione determinata. Gli ordini obliqui di rilevamento, con densità relativa alla situazione tattica, sembrano, fra tutti, i più semplici, i più maneggevoli, i più risolventi.

12º L'ordinanza di marcia è oggidì quasi indipendente dall'ordinanza di battaglia, e perciò può considerarsi determinata dalle condizioni nautiche. È la sola questione che possa considerarsi risolta.

13° I sistemi evolutivi, dopo grande eterogeneità, si sono equilibrati sufficientemente, e se gli ordini obliqui prevarranno, non c'è dubbio che anche i metodi di evoluzione, semplificandosi ancora, si armonizzeranno in una unità quasi uniforme per tutte le marinerie.

14° L'applicazione del principio tattico di concentramento, facendo astrazione dalla forza morale e dalla genialità del comando, non può esplicarsi a parità di condizioni che in virtù della mobilità superiore.

15° L'attuazione del concentramento varia di modalità col variare della fase tattica della battaglia, ma il metodo d'applicazione, benché intuito, non è teoricamente determinato.

16º Il procedimento tattico della battaglia si è sempre più specializzato, dalla fase unica della mischia, nelle fasi successive di manovra esterna, d'incrociamento e di mischia, ma l'esperienza compiuta e molte ragioni lasciano credere che la successivatà teorica delle fasi sia in pratica assai problematica.

17º La fase iniziale, caratterizzata dalla manovra a distanza per il defilamento e l'avvolgimento, tende a prevalere sulle altre fasi della battaglia, ma l'indeterminazione del metodo pratico non permette di stabilire i limiti della fase e la sua efficienza risolutiva.

18º La fase risolutiva si concreta ancora nella manovra d'incrociamento, d'inversione, d'incalzamento e nella mischia generale.

La massima efficienza risolutiva è sempre attribuita al cannone, ma non è da escludersi la futura prevalenza del siluro.

Quanto più le armate diverranno omogenee ed uniformi, tanto più la fase risolutiva tenderà a preponderare sulla fase iniziale.

19° La concentrazione eventuale di reparti staccati e sopraggiungenti nel campo tattico durante l'azione non ebbe ancora applicazione, ed è assai probabile che non l'abbia in avvenire, per l'indole tattica delle armate a vapore.

20º L'impiego tattico del naviglio torpediniero nella battaglia non fu ancora teoricamente determinato. L'esperienza di guerra fa completamente difetto, e quella delle grandi manovre non può fornire insegnamenti concreti. La cooperazione di reparti, a guisa di masse di cavalleria od a scopo protettivo contro gli attacchi torpedinieri, non può escludersi in modo assoluto, ma anche queste modalità non hanno dalla teorica e dalla pratica alcuna efficace sanzione.

21º Il concetto che l'opinione navale ha della riserva è errato. L'indole della battaglia esclude, per ora, la vera funzione della riserva. Questa funzione si restringe navalmente al compito di *sostegno* mediante reparti staccati, accorrenti sul punto ove l'ammiraglio intende operare il concentramento risolutivo.

22º Il posto dell'ammiraglio supremo è, per generale consenso, al centro od in testa della formazione di battaglia. Ciò può convenire per piccole squadre, ma per grandi armate è da escludersi. Le armate moderne esigono che il comandante supremo possa conservare la direttività efficace durante la battaglia e perciò il suo posto è sopra una nave appositamente costruita, che si mantiene libera fuori dell'ordinanza di combattimento.

I principî sovraenunciati, riguardanti la grande tattica, permettono di concludere che l'evoluzione del pensiero tattico, ad onta di molti e pregevoli studi, per mancanza di adeguata esperienza e sanzione di guerra, non consente ancora, e non consentirà per molto altro tempo, finché non siano praticamente risolte le principali questioni della nave da battaglia e dell'arma tattica risolutiva, quella stabilità teorica che fu caratteristica del periodo velico.

PARTE QUARTA

Domenico BONAMICO

LA GUERRA ISPANO-AMERICANA (1898)



Ferruccio BOTTI

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

(vds anche Carta del teatro di guerra nel Mar delle Antille - pag. 722)

Nonostante la sua brevità, la guerra ispano-americana (21 aprile - 13 agosto 1898) non a caso suscita grande interesse sia in Mahan che in D.B. Essa ha connotati preminentemente navali, e sotto questo profilo è forse la più importante dei secolo XIX. Il potere marittimo esercitato dall'Atlantico al Pacifico e al Mediterraneo fa emergere la complessità e varietà dei fattori che ne condizionano l'efficienza, relegando in un ruolo indiscutibilmente subordinato le forze terrestri; a poco giova alla Spagna, sconfitta duramente sul mare, una forte superiorità in campo terrestre sugli Stati Uniti.

Rispetto a quella cino-giapponese del 1894-1895, questa guerra, oltre ad abbracciare spazi strategici molto più vasti, è di tipo «occidentale», anche se non solamente europeo. Essa ha come protagoniste una grande potenza militare, navale e coloniale (la Spagna) ormai in declino e un giovane Paese democratico emergente, gli Stati Uniti, che non sono ancora una grande potenza militare, che non banno colonie ma sono già una grande potenza industriale in piena espansione. Grazie all'efficienza e alle tecnologie avanzate dei suoi cantieri, la giovane Repubblica stellata ha potuto approntare una ragguardevole e moderna flotta, che non può ancora gareggiare con le maggiori potenze navali europee, ma si avvia a grandi tappe a passare da una fisionomia prevalentemente costiera a una fisionomia oceanica, abbinando a un'elevata valenza tecnica e logistica le mai spente tradizioni di valore e di efficiente leadership ereditate dalla guerra di secessione.

In tal modo la flotta americana, pur non essendo bene a punto, riesce a battere nettamente quella spagnola, male addestrata, con pessimo supporto logistico, con alcune navi sulla carta più potenti e veloci di quelle americane ma non pronte per il combattimento, con ammiragli e equipaggi valorosi ma pessima leadership politico-militare, di fronte alla quale riesce assai più valida e strategicamente preparata la leadership nord-americana.

La flotta e la migliore direzione strategica sono atout decisivi, grazie ai quali gli Stati Uniti riescono a neutralizzare la forte superiorità terrestre spagnola: a un forte esercito di circa 200.000 uomini concentrato a Cuba, l'U.S. Army – su base volontaria – non può contrapporre, all'inizio, che 20-30.000 uomini per di più afflitti da gravi problemi logistici e organizzativi, e più tardi falcidiati dalle malattie.

A questo punto la descrizione degli avvenimenti ha interesse ridotto, perché rispecchia inesorabilmente la disparità di valori reali in campo. Il 1º maggio 1896, a pochi giorni dall'inizio della guerra, la Spagna ha già perduto per sempre le Filippine e con esse l'influenza nel Pacifico. In tale giorno l'ammiraglio americano Dewey con quattro moderni incrociatori protetti si presenta davanti alla base spagnola di Cavite dove si trovano all'ancora le navi dell'ammiraglio Montojo, più nu-

merose ma meno efficienti, meno potenti e meno veloci di quelle americane. Lo scontro si trasforma in una specie di tiro contro bersaglio fermo nel quale banno la meglio le navi americane in movimento, che riescono, grazie alla maggiore potenza e gittata delle loro moderne artiglierie, a vanificare il tardivo tentativo del Montojo di uscire dal porto per andare incontro alle navi nemiche, serrando le distanze di combattimento.

Non miglior sorte ha una seconda formazione navale spagnola al comando dell'ammiraglio Cervera, che viene inviata nel Mar delle Antille con ambiziosi obiettivi offensivi non proporzionati alla sua effettiva capacità operativa. Mal rifornita di carbone e poco addestrata, con navi di scarsa efficienza, la squadra del Cervera comprende solo una parte delle forze navali spagnole disponibili, e in tal modo - anche per ritardi nel lavoro dei cantieri e nell'approntamento e mobilitazione della flotta – da parte spagnola non viene realizzato il principio della concentrazione delle forze nel punto decisivo. Il Cervera riesce comunque a raggiungere senza essere avvistato le acque di Cuba dove è in atto un blocco americano poco valido, ma – a corto di combustibile – non può fare altro che rifugiarsi il 19 maggio a Santiago (sulla costa Sud-Est dell'isola).

La presenza della squadra di Cervera a Santiago viene scoperta dagli americani solo dieci giorni dopo. Pur disponendo di forze navali superiori, la direzione strategica degli Stati Uniti ritiene – a ragione – che forzare l'entrata della base per affrontarvi le navi del Cervera sarebbe troppo pericoloso. Si decide così di investire la base da terra, con un corpo di spedizione che sbarca il 16 giugno ma il 1º luglio viene arrestato alle soglie delle città. Nello stesso giorno l'ammiraglio Cervera riceve l'ordine di uscire dal porto per affrontare le navi americane che lo bloccano: anche in questo caso prevale la superiorità di fuoco di quest'ultime, che distruggono

la flotta spagnola senza riportare perdite di qualche rilievo.

La vittoria navale americana di Santiago ha riflessi morali e materiali decisivi anche sulla condotta della guerra terrestre nell'isola di Cuba, nella quale le forze spagnole rimangono molto superiori e non mancano di ottenere successi, peraltro vanificati dal loro isolamento dalla Madrepatria e dagli effetti morali prodotti dalle vittorie navali americane.

Con questi connotati la guerra ispano-americana fornisce dati di esperienza più validi e certi di quella cino-giapponese, non tanto e non solo per la strategia, ma per la tattica, l'organica, le costruzioni navali. Il suo interesse è accresciuto dal fatto che Mahan, oltre ad averla prevista e esserne stato il massimo ispiratore, ne è anche protagonista quale consigliere facente parte dello Strategic Board. Più che naturale, quindi, che lo stesso Mahan si avvalga sia degli studi e delle previsioni precedenti che della personale e diretta esperienza in alti incarichi, per pubblicare un anno dopo, nel 1899, le Lessons of the war with Spain (Lezioni della guerra ispano-americana, tradotte in italiano nel 1900 dal Comandante Saint Pierre, con prefazione del Manfroni).

Questa del Mahan non è una vera e propria opera storica, ma piuttosto una raccolta di articoli diretti al grosso pubblico americano, di grande efficacia anche se trascurano argomenti di importanza fondamentale come per esempio le operazioni terrestri e il loro raccordo con quelle marittime, gli avvenimenti sul teatro di operazioni delle Filippine, la battaglia di Santiago. Va però detto che, accanto a queste lacune, l'opera è meritevole di attenta considerazione anche oggi, se non altro perché aiuta a meglio conoscere gli effettivi risvolti del pensiero del grande scrittore americano.

Per esempio, sulla base dell'esperienza del conflitto Mahan riconosce che sono necessarie forze terrestri efficienti, ben preparate e ben coordinate con quelle navali (ciò che è avvenuto da parte americana). Diversamente da D.B. e da altri crede nell'efficacia delle difese fisse delle coste, perché consentono di impiegare tutte le forze navali in quel ruolo mobile e offensivo che loro meglio si addice. Considera le navi da battaglia il nerbo della flotta ma è contrario ai grandi tonnellaggi e ai grossi calibri, preferendo un maggior numero di navi di tonnellaggio intermedio e armate con artiglierie di calibro più ridotto a tiro rapido. Inoltre diversamente da D.B. e da tanti altri, non crede ai vantaggi della velocità intesa come ricerca di prestazioni di singoli tipi di navi, ma considera più importante l'autonomia – e quindi la mobilità effettiva – dell'intera flotta, da ottenere con velocità uniformi per tutte le navi, idonee basi, tempi per il rifornimento di carbone ridotti ecc..

Dal canto suo, D.B. vede in questa guerra una prima e significativa conferma delle idee – di carattere geopolitico e non solo strettamente navale – da lui espresse sia negli articoli del 1895 sulla Situazione militare mediterranea, sia in Mahan e Callwell. Già dal maggio all'ottobre 1898, guerra durante, escono allegati alla Rivista Marittima i suoi cinque saggi sul Conflitto ispano-americano, riuniti e pubblicati a fine anno dalla stessa rivista in un unico fascicolo. Naturalmente, in questa occasione D.B. non poteva ancora disporre delle informazioni, delle testimonianze, dei documenti necessari per una vera e propria storia: due anni dopo, perciò, sulla Rivista Marittima dal marzo all'ottobre 1900 egli pubblica sei studi definitivi, intitolati Insegnamenti della guerra ispano-americana e basati sulle opere intanto uscite specie in Spagna, Stati Uniti e Inghilterra sull'argomento.

Sarebbe stato nostro intento proporre al lettore solamente questi ultimi, fornendogli così un'indagine più organica e meno dispersiva. Siamo stati invece indotti a non trascurare del tutto i primi studi del 1898, per tre ragioni: perché è interessante conoscere le previsioni dell'autore quando gli eventi principali della guerra non si erano ancora verificati; perché lo stesso D.B., nel 1900-1901, accanto a inevitabili ripetizioni rimanda di frequente a tali studi; perché, infine, i suoi primi articoli sono citati – rara avis – dallo stesso Mahan nelle Lezioni della guerra ispano-americana.

A tal proposito, appare indubbio che gli studi del nostro autore sono di gran lunga più organici, più esaustivi delle Lezioni della guerra ispano-americana dello scrittore americano, ben più famoso. Diversamente da quest'ultime, essi possono essere considerati nel loro complesso un'opera storica tra le più valide apparse sulla guerra in campo europeo e mondiale. Va però considerato che le finalità pratiche e contingenti di Mahan – sensibilizzare la pubblica opinione su alcuni aspetti della guerra – sono assai diverse da quelle di D.B., che almeno in questo caso intende, fare, appunto, un lavoro di carattere scientifico e storico. È esclusivamente sotto questo profilo che sulla Rivista Marittima del gennaio 1900 (quindi quando non ne è ancora comparsa la traduzione italiana), D.B. recensisce le Lessons of the war with Spain di Mahan, con giudizi severi che mettono l'accento esclusivamente sulle lacune storiche dell'opera e sulla sua mancanza di unitarietà, senza accennare ad alcune valutazioni di Mahan (spesso diverse dalle sue) su importanti argomenti come le costruzioni navali, la difesa delle coste ecc..

Abbondando nelle critiche più che nelle lodi, D.B. recensisce numerosi altri libri apparsi all'estero sull'argomento. In particolare, commentando sempre sulla Rivista Marittima del gennato 1900 il libro di memorie pubblicato dallo sfortunato ammiraglio Cervera, afferma che quest'opera come quella del Mahan non è una vera storia del conflitto ispano-americano, perché i due pur importanti scritti «non trattano che questioni speciali, quasi personali, omettendo gran parte di quanto riguarda la guerra»; essi costituiscono però preziosi documenti «per la compilazione di uno studio completo, storico-militare», Secondo lo stesso D.B., i suoi Insegnamenti della guerra Ispano-americana hanno appunto l'ambizione di essere questo studio completo. A chiusura della citata recensione, infatti, egli scrive: «il favore incontrato dal nostro precedente studio sul conflitto ispano-americano, non solo in Italia ma specialmente in Ispagna ed America, ed i recenti lusinghieri apprezzamenti del Mahan, così parco nelle sue lodi e citazioni, ci confortano a sperare che lo studio postumo di questa guerra, in base ai documenti ufficiali e ai giudizi delle più alte personalità dirigenti il conflitto, non sarà accolto con minore interesse e simpatia. Con questa speranza e il convincimento di fare opera utile, se non perfetta, rimandiamo a breve scadenza la critica dell'opera testé pubblicata dal Cervera, come già rimandammo quella riguardante la recente pubblicazione del Mahan».

Qualche sottolineatura, ora, dei principali contenuti. Fin dal l'inizio della guerra D.B. – richiamandosi agli articoli sulla situazione militare mediterranea del 1895 – considera il conflitto in un'ottica geopolitica europea e mondiale, in tal modo individuando subito molte ragioni della futura prevalenza degli Stati Uniti: le debolezze e gli errori nel campo spagnolo, la reale posta in gioco e le possibili conseguenze della nascita dell'imperialismo americano, il ruolo fondamentale di Mahan nel preparare (prima di tutto nella coscienza nazionale del suo Paese) la guerra e lo strumento navale destinato a combatterla, i limiti ma anche i punti di

forza di tale strumento.

Ben centrate le riflessioni sul carattere esclusivamente navale del conflitto, sul Mar delle Antille visto come teatro principale della guerra dove matureranno gli eventi decisivi, sul ruolo-chiave della flotta spagnola dell'Atlantico dal cui corretto

impiego strategico dipenderà l'esito del conflitto.

Gli errori e le lacune nella preparazione e condotta della guerra da parte di ambedue i contendenti acquistano giusto rilievo: a tal proposito, secondo D.B. la fisionomia eminentemente navale del conflitto avrebbe consentito agli Stati Uniti, con l'aiuto degli insorti locali, di neutralizzare il forte esercito spagnolo a Cuba senza bisogno di effettuare sbarchi di forze terrestri, che furono decisi peraltro senza esiti positivi nel giugno 1898. Egli si chiede, perciò, come mai Mahan, che pur faceva parte dello Strategic Board, non abbia ostacolato o abbia consentito una siffatta, errata decisione. Nelle sue Lessons of the War Mahan non tratta quest'argomento; senza dilungarci troppo, la questione non ci sembra così semplice, né tale da ammettere una soluzione categorica, come appare nelle affermazioni di D.B.

Forzare l'entrata della base di Santiago e conquistare a viva forza i forti e la città era impresa molto difficile e pericolosa per le sole navi americane, il cui tentativo di penetrare nella base venne respinto dai forti anche il 4 luglio, cioè dopo la distruzione della flotta spagnola. In secondo luogo, se l'esercito spagnolo di Cuba si fosse arreso solo per esaurimento e per opera degli insorti, quest'ultimi avrebbero acquistato un ruolo politico e delle chances al tavolo della pace che non era inte-

resse degli Stati Uniti concedere. Per ultimo, forse negli Stati Uniti si è tenuto conto della pubblica opinione, che reclamava una rapida conclusione della guerra, e dell'esigenza di assegnare anche all'esercito una parte importante.

Al termine dell'indagine, D.B. indica in modo assai stimolante le possibili conseguenze del conflitto per gli Stati Uniti e la Spagna, facendo interessanti paragoni tra la situazione geopolitica e geostrategica di quest'ultima e quella dell'Italia. Per gli Stati Uniti egli ritiene necessario e inevitabile il rafforzamento del loro strumento militare – anche in campo terrestre – per reggere il confronto con l'Inghilterra, ma condanna aspramente i metodi con i quali la diplomazia americana si sta assicurando il controllo effettivo delle Filippine contro la volontà dei loro abitanti, dimenticando le promesse di indipendenza: questo anche perché «il diritto d'intervento [di altre potenze non europee] non deve essere mai consentito dall'Europa, e nei conflitti d'indipendenza che potessero sorgere ad essa soltanto deve essere riservato il diritto d'intervento e d'arbitrato».

Per quanto riguarda Cuba, D.B. prevede giustamente che la forma del suo futuro status internazionale sarà in sostanza quello di protettorato degli Stati Uniti (che vi stabiliscono, fin da allora, la grande base di Guantanamo). Non fondate invece le sue previsioni sul futuro, grande e rapido sviluppo dell'economia cubana sotto il controllo degli Stati Uniti, e sull'impossibilità ancora per molti anni da parte di questi ultimi di assumere un ruolo internazionale primario (con il relativo, indispensabile incremento della potenza militare). Infine, coglie l'occasione per ribadire la sua vecchia fede triplicista, affermando tuttavia – in relazione ai recenti, ambiziosi programmi navali tedeschi – che la Germania è e deve restare una grande potenza continentale. Anche se riconosce legittimo il desiderio di questa nazione di disporre del potere navale necessario per l'espansione e tutela dei suoi interessi marittimi, prevede tuttavia che «le conseguenze che potrebbero derivare da incentivi artificiosi, a scopi di preponderanza politica, potrebbero riuscire funeste se si accentuasse nella direttività dello Stato e nella coscienza nazionale il dualismo continentale e marittimo» (profezia destinata ad avverarsi nel 1914-1918).

Nella valutazione degli specifici aspetti militari del conflitto non vi sono differenze di rilievo tra i primi articoli scritti del 1900. In quest'ultimi, tuttavia, si nota un giudizio assai meno positivo sulle modalità del blocco americano a Cuba, rivelatosi carente e a maglie troppo larghe. Al tempo stesso, D.B. ridimensiona le possibilità offensive da lui inizialmente attribuite – per evidente e inevitabile carenza di informazioni – alla squadra dell'ammiraglio Cervera, riconoscendo che l'ammiraglio spagnolo ha avuto ragione a scegliere la difensiva strategica, anche se ha scelto male la base (Santiago anziché Cienfuegos) e il momento della partenza da Santiago.

Dal punto di vista della strategia e tattica navale, D.B. trova in questo conflitto una sostanziale conferma delle tesi da lui in precedenza sostenute, ad eccezione dell'efficacia dello sperone. Esaminando la battaglia di Santiago, tuttavia, osserva che, forse, l'ammiraglio Cervera avrebbe almeno venduta cara la pelle dirigendo subito e con decisione sulle navi americane per cercare di speronarle. Deve perciò riconoscere l'importanza del cannone e delle buone corazze americane, accanto a quella della velocità e del rifornimento di carbone; e, in campo tattico, in relazione alle ormai ridotte possibilità d'impiego dello sperone riacquista importanza la linea di fila. Nulla di definitivo e di categorico, comunque, né per quanto riguarda lo sperone, né per quanto riguarda il siluro.

Come già accennato, alle considerazioni iniziali di D.B. (1898) fa riferimento lo stesso Mahan nelle sue successive Lessons of the war: è l'unico autore italiano che lo scrittore americano abbia mai citato. Senza indicarne il nome, egli ne parla come di «uno scrittore italiano che trattò di questa guerra con lucidità, chiarezza e concisione» e di un «critico esimio sebbene favorevole alla Spagna». Sia pur facendo notare che le navi spagnole all'inizio della guerra non erano pronte. Mahan giudica «non interamente infondate» le grandi possibilità che D.B. inizialmente attribuiva a una flotta spagnola riunita intorno all'ottimo nucleo di navi maggiori, la quale se interamente e arditamente impiegata (ciò che poi non è avvenuto) «sarebbe stata in condizione di imporre al nemico quel genere di lotta che volesse. Altra considerazione di D.B. che il Mahan condivide pienamente, è che la distruzione della sauadra di Cervera sarebbe stato l'unico fatto veramente decisivo della guerra, perché avrebbe segnato non solo la fine del potere marittimo, ma anche quella del potere terrestre spagnolo, Infine, Mahan concorda con D.B. sui riflessi del blocco di Cuba, visto come forma di strategia indiretta che colpendo il traffico mercantile anemizza l'avversario senza combattere. Egli apprezza molto anche il termine «vagabondaggio» usato da D.B. per indicare l'inutile viaggio che compie - con scopi non chiari - l'ammiraglio spagnolo Camara con le navi che Cervera aveva lasciato in patria, attraverso il Mediterraneo e verso Suez (forse per raggiungere le Filippine), per poi tornare indietro.

Nonostante i giudizi complessivamente positivi del Maban, le considerazioni di D.B. suscitano le aspre critiche del capitano di vascello Concas y Palau, già "comandante di bandiera" dell'ammiraglio Cervera. In un articolo dal titolo Quod justum est, judicate (Rivista Marittima gennaio 1901), il Concas contesta l'esattezza di talune sue considerazioni sull'efficienza delle navi spagnole, sulla presenza di torpediniere spagnole ecc. e difende l'operato dell'ammiraglio Cervera, osservando che egli ha solo obbedito, che in Spagna non vi era una direzione strategica sul tipo di quella degli Stati Uniti ma vi era stata solo una riunione di ammiragli all'inizio della guerra, e che – così come era difficile l'entrata – era ugualmente difficile uscire dal porto di Santiago, specie di notte (come aveva suggerito D.B.).

Le singole questioni trattate richiederebbero un lungo esame delle ragioni e dei torti; ma dopo la lettura dell'opera del Mahan e della risposta al Concas dello stesso D.B. (lettera al direttore sulla Rivista Marittima del febbraio 1901) si arriva alla stessa conclusione del direttore della rivista in una nota all'articolo del Concas: gli appunti dell'ufficiale di marina spagnolo «non infirmano le parti sostanziali di quanto il Bonamico ha scritto intorno al conflitto ispano-americano». Noi aggiungiamo, anzi, che le critiche del Concas, appunto perché riguardano questioni opinabili e/o di secondaria importanza, a maggior ragione danno risalto alla validità della costruzione teorica e storica innalzata da D.B., nonostante la sua lontananza dal teatro della lotta e l'inevitabile mancanza di dati esatti – o constatati de visu – su argomenti controversi (come l'effettiva presenza – o meno – di alcune unità e il loro effettivo grado di approntamento, le circostanze nelle quali vengono prese talune decisioni ecc.), mai chiariti o di ardua definizione.

Con questi caratteri l'analisi degli ammaestramenti del conflitto fornitaci da D.B. non è la sola in Italia, anche se – inutile dirlo – è di gran lunga la più organica e completa. Per esempio un certo Carlo Filangieri, commentando il blocco

americano di Santiago sulla Nuova Antologia (16 settembre 1898), contrappone alle chiavi interpretative di D.B. (sempre molto attente al valore delle basi e propense a considerare anche i vantaggi di una fleet in being), la perentoria affermazione che (come dimostrerebbe il blocco di Santiago) le basi sono, in genere, la tomba di una flotta – perché vi può essere facilmente imbottigliata – e non un forte ausilio alla sua operatività. Di conseguenza per il Filangieri solo le forze mobili banno valore, e le nostre poche risorse solo ad esse dovrebbero essere dedicate:

se è sentenza di morte per un naviglio rimanere ostruito; se, per non farsi imbottigliare dal nemico si deve evitare di servirsi, in tempo di guerra, dei porti militari, che all'ultima ora si svelano disastrose bottiglie, questa logica dovrebbe entrare nella formazione dei nostri criteri marittimi e militari, considerando che nel bilancio dello Stato Spezia e Taranto – le nostre forse future Santiago – pesano per parecchie centinaia di milioni...

Considerazioni palesemente strumentali, che lasciano intravedere sullo sfondo la consueta logica del taglio delle spese militari. Così come strumentali sono le tesi di Domenico Guerrini, che nella sua contestazione delle teorie di Callwell (Rivista di Fanteria del 1900) è ugualmente drastico su un argomento-chiave: l'influsso del dominio del mare sulla sconfitta spagnola nel conflitto. Trascurando l'innegabile effetto decisivo - di carattere prima di tutto morale e logistico - che la superiorità navale ba avuto sull'esito della guerra terrestre tra Stati Uniti e Spagna (e, con esso, sulla vittoria americana), il Guerrini si sofferma sulla lotta tra l'esercito spagnolo e gli insorti cubani, arrivando alla conclusione che «con più navi e migliori la Spagna avrebbe vinta la guerra navale contro gli Stati Uniti, ma non certo avrebbe vinto poi la guerra terrestre contro la colonia insorta; e poiché la tesi calwelliana parla della inferiorità dei battaglioni compensata dalla superiorità delle navi ossia dal dominio del mare, noi dobbiamo anche supporre che la Spagna per avere venti navi in più, necessarie a vincere la guerra navale, avesse alquanti battaglioni di meno per la guerra terrestre; e in tal caso tutti capiscono come a più forte ragione la Spagna avrebbe perduta la guerra terrestre».

Questo vale, forse, per quanto riguarda la repressione della guerriglia cubana, faccenda lunga e difficile in ogni tempo e per qualsiasi esercito: ma per la guerra terrestre contro gli Stati Uniti? Il Guerrini non ci dice che cosa avrebbe dovuto fare il pur numeroso esercito spagnolo – che già non riusciva a venire a capo della guerriglia quando poteva essere rifornito e alimentato dalla madrepatria – una volta che, per effetto delle vittorie navali americane, fosse rimasto isolato, senza rifornimenti, e con un nemico in più: in questo caso, il numero di battaglioni aggra-

vava il problema...

Rimane da chiedersi che cosa, oggi, possono dire gli studi ormai centenari del nostro autore su quel lontano conflitto. Ancora una volta D.B., come sempre maestro di metodo, dimostra quali e quante preziose indicazioni possono essere tratte da un approccio non strettamente militare – e non strettamente navalistico – alla genesi e allo sviluppo di un conflitto, indicando anche la via da seguire per individuare e studiare con ordine e razionalità i numerosi fattori in gioco. Egli applica, insomma, a un caso concreto la teorica del potere marittimo, riducendo così al minimo i margini di errore.

Il sentimento, la passione, l'amore per il proprio Paese e per la sua missione vibrano forse di più negli scritti di Mahan che in quelli di D.B., pur definito dal-l'americano «ricco di immaginazione meridionale». Ma anche così, la sua prosa rivela e fa rivivere un autentico dramma umano senza tempo e senza età, qual è quello di un ammiraglio e di una flotta consapevolmente votati al sacrificio, con margini di scelta ridotti al minimo: sotto questo profilo D.B. non infierisce certo sui vinti, come vorrebbe far credere il Concas.

Un dramma altamente istruttivo anche oggi: perché, dalla prima all'ultima riga, vi appare chiaro quali e quante siano le conseguenze (per il destino non solo delle Forze Armate, ma di un'intera Nazione) della mancanza di una coerente politica estera e militare, e i riflessi rovinosi sia delle decisioni assunte trascurando l'interesse del Paese e senza precisi obiettivi strategici – ma solo per rispondere in qualche modo alle pressioni della piazza e della pubblica opinione – sia dell'assenza di una leadership politico-militare e strategica valida, unitaria e con chiari obiettivi.

Per quanto riguarda le forze morali, allora come oggi appare evidente che la loro efficienza non si improvvisa, ma è il risultato di una lunga e ben diretta preparazione, nella quale contano prima ancora che i fattori tecnici, il prestigio e la qualità della leadership politico-militare. Qualità nella quale, a ben guardare, la tradizione e la coscienza nazionale sono parte essenziale: quando quest'ultime non sono quelle che dovrebbero essere le conseguenze sono inevitabili, e anche se il materiale bellico è – all'apparenza – rispondente o suscettibile di miglioramenti: si creano perciò nello sviluppo di una Marina quelle «artificiosità» letali sempre giustamente condannate da D.B.

Se il genio e lo spirito offensivo di Nelson non sono casuali ma hanno salde radici in una secolare tradizione della Royal Navy, negli ammiragli americani rivive l'eredità della guerra di secessione, mentre su quelli spagnoli pesa tutto un passato di valore sfortunato e non confortato da altri, indispensabili elementi che fanno la forza di una flotta.

I difetti che minavano la squadra di Cervera – facendone più che altro una vittima – venivano da lontano, e come scrive il Mahan nelle Lessons of the war of Spain, la crisi sociale e politica della Spagna a fine secolo, la noncuranza della direzione politica per i problemi e le esigenze della Marina, la sua stessa difficoltà o incapacità di far fronte ai problemi generali del Paese «non potevano non estendersi alla Marina, che è uno degli organi più sensibili e delicati del meccanismo politico, ed uno dei primi a rovinarsi quando le fondamenta sociali e politiche di uno Stato sono scosse, come avvenne, per esempio, durante la rivoluzione francese».

Le lezioni della guerra del 1898 banno dunque una valenza, una carica ammonitrice che merita di non andare dispersa, anche se dopo un secolo le tecnologie e la fenomenologia dei conflitti banno ben poco in comune con quelle di allora. Per meglio mettere in evidenza i lati meno caduchi del lavoro di D.B., abbiamo omesso molte parti relative alla descrizione di avvenimenti, che poco aggiungono alla sommaria sintesi prima tracciata. E gli lasciamo la parola, non senza suggerire al lettore di buona volontà un confronto del suo commento con quello del Mahan, anch'esso – come la prefazione del Manfroni – ricco di spunti di mai spento interesse.

Ferruccio Botti

I – VALUTAZIONE DELLA SITUAZIONE POLITICO-MILITARE INIZIALE E PREVISIONI («Rivista Marittima» maggio e giugno 1898)

I.

CONSIDERAZIONI SOMMARIE

L' importanza mondiale ed il carattere essenzialmente navale del conflitto *ispa-no-americano* consiglierebbero uno studio completo di tutte le fasi politiche, economiche, sociali, militari di questa guerra che avrà così gravi conseguenze per tutta l'Europa e che modificherà sensibilmente le condizioni dell'equilibrio mondiale.

Lo studio completo di questa guerra esigerebbe, quindi, che fossero pienamen-

te svolte lo seguenti questioni:

a) Genesi del conflitto;

b) L'indole del conflitto;

c) Gli obbiettivi politici e militari;

d) Gli elementi di potenza;

e) La situazione militare iniziale;

f) Le eventuali probabili;

g) Le conseguenze del conflitto.

Lo sviluppo di tali questioni, per quanto condensato in modo sufficiente a rendere chiara l'intelligenza del conflitto militare, eccederebbe di gran lunga i limiti estensivi di un breve saggio quale le circostanze del momento ci impongono onde, riservandoci di studiare a fondo le questioni meno urgenti, o, per meglio dire, di minore opportunità, ci limitiamo per ora allo studio dei tre problemi che riguardano direttamente la condotta e lo sviluppo delle operazioni militari cioè:

a) Gli obbiettivi politici e militari;

b) Gli elementi di potenzialità;

c) La situazione iniziale,

non escludendo però un breve accenno alla situazione generale, senza di che l'intendimento delle operazioni militari potrebbe riuscire imperfetto, per deficienza di quello sfondo sul quale debbono venire proiettati gli avvenimenti del conflitto.

La genesi, l'indole, le conseguenze probabili del conflitto, saranno come dicemmo, oggetto di studio più completo, per la grande importanza che ebbero e che avranno; qui ci limiteremo ad esporre sinteticamente le considerazioni seguenti:

1º La questione Cubana fino dallo scorso anno aveva assunto un carattere di internazionalità, per le turbolenze americane ed europee che derivavano, poco dissimili da quello attribuito alla questione di Candia, onde l'interesse internazionale giustificava, se pure non imponeva, che quella lunga e tragica vertenza fosse internazionalmente risolta.

2º L'Europa non ha creduto di assumere rispetto a Cuba l'iniziativa che aveva assunto rispetto a Candia, quando tale iniziativa sarebbe riuscita pacifica ed efficace,

e noi non ci faremo ora ad esporre le cause e gli errori di tale decisione; solo intendiamo affermare che Cuba, la Spagna, gli Stati Uniti rappresentano con grandissima analogia politica, non nazionale e civile, Candia, la Turchia, la Grecia, e sopratutto intendiamo affermare che l'interesse europeo nella questione di Cuba era enormemente più vitale di quanto lo fosse nella questione di Candia, poiché quella condensa in se stessa una questione mondiale, questa invece una questione mediterranea, di secondaria importanza.

3º Cuba, come Candia, aveva dimostrato di aspirare energicamente alla propria indipendenza.

Le rinnovate insurrezioni del 1823-26-28-47-51-68; le condizioni di conflitto armato dal 1868 al 1874; la proclamazione della Repubblica cubana, riconosciuta da alcuni Stati dell'America; il merito personale di Narciso Lopez, di Manuel Cespedes, di Antonio Maceo, di Maximo Gomez e la continuità del fiero conflitto che si svolse dal 1895 a tutto oggi, dimostrano che la questione di Cuba deve essere definitivamente risolta..

4º Tutti gli errori e gli orrori della guerra di repressione misero in evidenza il malgoverno e l'impotenza della Spagna a domare l'insurrezione ed a dare alla colonia quella stabilità amministrativa e civile indispensabile all'esercizio pacifico e benefico della sovranità.

5º La soluzione finale del dominio spagnuolo alle Antille era stato da gran tempo preveduta. Il conte di Aranda nel 1859, lo Chevalier ed il Laveleye nel 1873, e molti altri scrittori competenti ed autorevoli¹ prevedevano la decadenza del dominio coloniale e la crescente influenza degli Stati Uniti a tutela dei diritti americani.

6º L'inettitudine della Spagna alla colonizzazione, intesa nel senso moderno, secondo il metodo inglese, era largamente e sapientemente dimostrata dal Mahan.²

7º L'influenza esercitata dagli eminenti lavori storici del Mahan sulla pubblica opinione negli Stati Uniti, e specialmente su quella militare, ha provocato una risoluta tendenza dello Stato e della nazione ad uscire dallo isolamento politico nel quale si erano raccolti, a rinunciare al sistema di governo iniziato dal Jefferson ed abbracciare, estendendone ed esagerandone i principî, quello affermato dal presidente Monroe.

8º Per effetto di tale apostolato del Mahan, rapidamente diffuso dai numerosi discepoli per mezzo di pregevoli studi politici e militari, si determinò quella intensività di sentimento nazionale che costrinse dapprima il Governo a dare incremento agli armamenti navali e lo forzò quindi, per mezzo del Congresso, a prendere risolutamente l'iniziativa della espansione.

9° La fermentazione del germe gettato prima dal Monroe e poscia dal Mahan, generò uno stato di esuberante tensione nazionale, vera e non fittizia come da molti ancora si crede, che escluse la possibilità di dare ascolto e compimento alle proposte conciliative di Sua Santità, ai buoni ufficî delle Potenze europee, se non in quanto queste proposte conciliative, supposte cointeressate, permettevano agli Stati Uniti di prolungare il periodo diplomatico a vantaggio della preparazione militare.

¹ A. Pierantoni, Cuba e il conflitto ispano americano, 1898 (Nota di D.B.).

⁴ T. Mahan, Influence of sea power upon bistory, 1660-1783, cap. I (Nota di D.B.).

10° L'Europa che non aveva saputo prevedere, che non volle intervenire a tempo in una questione che rappresenta per lei l'avvenire, come integra i sacrifizi compiuti da quattro secoli per la supremazia coloniale e mondiale, si è lasciata diplomaticamente canzonare dai Yankees, con grave danno della Spagna la quale, cullandosi nelle fallaci e fallite speranze, ha perduto la migliore occasione di affermare, forse con vantaggio, quando ancora era in tempo, la sua sovranità coloniale, per mezzo del suo potere militare.

11º L'Europa non comprese e non comprende ancora che la questione di Cuba non è un problema di diritto od un fenomeno politico locale, ma bensì una questione mondiale che concreta in se stessa quella dell'istmo di Panama e perciò la maggiore somma degli interessi futuri dell'Europa, che essa aveva il diritto ed il

dovere di tutelare.

Queste sommarie considerazioni permettono di concludere che il sentimento nazionale degli Stati Uniti si è profondamente, se non completamente, modificato in quest'ultimo decennio; che questo fenomeno psichico e morale, forse inavvertito in Europa, è intenso e reale, ed appunto perché nuova estrinsecazione di energia di un popolo giovane è suscettibile di grande incremento e di duratura vitalità, per modo che se gli avvenimenti internazionali non troncheranno il conflitto, se ne deve presagire poco bene, per non dire assai male, pei i futuri interessi europei.

GLI OBBIETTIVI POLITICI E MILITARI

Gli obbiettivi politici, che regolano il presente conflitto, debbono rintracciarsi nel carattere generale della vertenza, la quale, come dicemmo, non è di diritto, né locale, ma bensì di carattere internazionale e mondiale.

Per quanto ingualdrappata di sentimentalismo e di umanismo, la questione dell'indipendenza di Cuba è una questione di dominio dell'Unione [cioé degli Stati Uniti – N.d.c.] e di espansività coloniale.

Gli obbiettivi politici dell'Unione sono quindi:

a) L'influenza politica internazionale;

b) La conquista delle posizioni strategiche necessarie all'esercizio del potere navale:

c) Il dominio immediato preponderante, per mezzo di tali posizioni, del mare delle Antille:

d) Il futuro dominio del Pacifico.

Questi obbiettivi furono ripetutamente accennati dal Mahan, onde assai s'ingannerebbe chi giudicasse il presente conflitto una vertenza cavalleresca per la so-

vranità o per l'indipendenza di Cuba.

Lo storico americano ne' suoi due più importanti lavori sulla influenza del potere navale aveva accennato agli insegnamenti storici che la sua patria avrebbe dovuto meditare per la tutela e l'incremento della sua potenza, onde noi esporremo i criteri sintetici di questa propaganda, affinché sia agevole formarsi un giusto concetto sul carattere mondiale di questo conflitto.

Nel cap. I³ riguardante la discussione degli elementi del potere navale, l'autore, dopo importantissime considerazioni, così si esprime: «Lo scopo pratico di questa discussione, essendo quello di ricavare dagli insegnamenti storici, lezioni applicabili alla nostra nazione, è opportuno riconoscere quanti gravi pericoli minacciano gli Stati Uniti e richiedere l'azione del Governo onde creare subito il potere navale... Il motivo che impone la creazione dell'armata è probabilmente quello dell'istmo di Panama. Speriamo che questa creazione del potere navale dell'Unione non s'intraprenda troppo tardi... In caso di conflitto per la supremazia del mare Caraibico sembra evidente che per la prossimità di New Orleans ed i vantaggi della vallata del Mississipì, i poderosi sforzi del paese possono fluire per questa vallata e trovarvi la loro base permanente... Coll'ingresso e l'uscita del Mississipì sufficientemente protetti, con tali avamposti nelle sue mani e colle comunicazioni sicure, in breve, con adeguata preparazione militare, per la quale essa ha tutti i mezzi necessari, la preponderanza degli Stati Uniti in questo teatro di azione deriva dalla sua posizione geografica e dalla sua potenza, con matematica certezza».

La serie di questi preziosi insegnamenti storici, applicati agli Stati dell'Unione, si sviluppa nei tre magistrali volumi delle due opere principali dell'autore; ma questa sua propaganda avrebbe fatto assai poco cammino nella coscienza nazionale, sempre avversa alle faticose meditazioni e allo studio di opere ponderose, se il Mahan non avesse adottato un metodo più pratico di diffusione per mezzo della stampa giornaliera.

Tra i numerosi articoli pubblicati nei principali periodici dell'Unione ricorderemo i seguenti:

a) La politica estera degli Stati Uniti (1890);

b) Hawaii ed il nostro futuro potere navale (1893);

c) L'istmo di Panama ed il potere navale (1893);

d) Possibilità di una solidarietà anglo-americana (1893);

e) Il futuro in relazione al potere navale degli Stati Uniti (1895);

f) Preparazione alla guerra navale (1897);

g) Il ventesimo secolo (1897);

h) Struttura strategica del mare dei Caraibi e del mare del Messico (1897).

Questa propaganda del Mahan, che ha provocato una larga ed appassionata agitazione letteraria militare, e che provocò quasi tutti i provvedimenti militari navali di quest'ultimo decennio, è penetrata nel cuore e nel cervello della nazione, già disposta ad uscire dalla solitudine nella quale si era raccolta, e noi non crediamo esagerare affermando che, nella sostanza e nella forma tanto politica che militare, il presente conflitto è un'applicazione concreta e precisa delle teoriche svolte dal Mahan e da'suoi numerosi discepoli.

I principali aforismi che possono derivarsi da questa prodigiosa propaganda parrebbero i seguenti:

1º Le condizioni politiche, sociali, economiche dell'Unione e le condizioni internazionali impongono una energica espansività;

2º L'influenza internazionale non è effettiva, se fondata sul diritto astratto e non appoggiata da un forte potere militare;

³ T. Mahan, Op. cit. (Nota di D.B.).

3º Le condizioni geografiche militari degli Stati Uniti non impongono uno sviluppato sistema di armamenti territoriali, ma bensì un forte e bene ordinato potere navale;

4º La creazione di questo potere navale, favorita dalla ricchezza industriale del paese, è cosa facile, ma è condizione imprescindibile della sicurezza e grandezza avvenire dello Stato:

5º Il potere navale per essere efficace nella zona di azione politica e militare deve appoggiarsi a posizioni strategiche e tattiche che gli consentano la massima autonomia:

6º Gli Stati Uniti non avendo queste posizioni strategiche nei bacini di probabi-

le conflitto futuro devono sollecitamente procacciarsele;

7º La politica del Governo deve tendere a cogliere ogni opportunità che consenta di conseguire diplomaticamente o militarmente le situazioni indispensabili alla sua influenza politica per mezzo del potere navale;

8º Le forze mobili e le posizioni sono entrambe indispensabili, colle armate moderne, alla estrinsecazione di una vigorosa politica espansiva, poiché dalla adeguata combinazione di questi due elementi deriva il pieno valore della energia militare;

9º Senza stazioni adeguatemente situate, le flotte si immobilizzano e divengono dannose, e nessun vantaggio di posizione può controbilanciare, alla lunga, una decisa inferiorità di forze mobili;

10º Nel Pacifico la posizione strategica dominante è quella delle Sandwich, che trovarsi al centro della vasta zona di attività commerciale fra l'Asia, l'Oceania e l'America:

11º Nel mare delle Antille (Caraibo e Messicano) la posizione dominante è Cuba, la quale can have no military rival among the islands of the world, except

Ireland;

12° Le altre posizioni militari del mare delle Antille, in rapporto all'istmo ed al canale di Panama, sono: Colon, Chiriqui, Isole Mujers, Bocche del Mississipì, Pensacola, Key-West, Avana, Cienfuegos, Santiago di Cuba, Kingston in Giamaica, Samana in Haiti, St. Thomas, Martinica, Santa Lucia, Curaçao, Cartagena;

13º Queste posizioni hanno una importanza relativa a seconda delle potenze

impegnate nel conflitto militare, rimanendo però sempre Cuba preponderante;

14º Gli Stati Uniti hanno tutti gli elementi geografici ed economici-industriali per esercitare una decisiva influenza militare nel mare delle Antille, ma la deficienza della flotta e la mancanza di posizioni strategiche extra-territoriali rendono difficile il compito in caso di conflitto con una grande potenza occidentale;

15° Il conseguimento delle posizioni extra-territoriali sarebbe grandemente agevolato da una cordiale intelligenza (kinship) coll'Inghilterra, per la quale solidarietà the possibility of a gradual approach to concerted action become increa-

singly striking;

16° Questa *kinship* non implica una formale alleanza – dalla quale l'autore dissente, perché artificiosa e precaria – ma deve gradualmente emergere dalla solidarietà della razza anglo-sassone ed essere fondata sulla *identity of the interests*.

Innumerevoli sarebbero gli importanti aforismi che si potrebbero trascrivere dagli studi del Mahan, specialmente applicabili al presente conflitto, ma quelli che abbiamo addotti ci permettono di affermare:

a) che l'iniziativa degli Stati Uniti non è fittizia e temporanea, ma il prodotto di

una trasformazione od evoluzione della coscienza nazionale;

b) che tale evoluzione andrà sempre più giganteggiando, col crescere della potenza economica e militare dell'Unione, la quale è capacissima di dimostrare che l'appetit vient en mangeant, specialmente quando si è giovani e vigorosi;

c) che per effetto di tale evoluzione il sentimento democratico-mercantesco alla olandese tende a militarizzarsi sempre più, porgendo rapido incremento al potere navale coll'aumento della flotta e colla costituzione di quelle basi strategiche e di-

fensive che sono indispensabili all'esercizio del dominio marittimo;

d) che l'antica inimicizia, per non dire odio, che covava nella coscienza americana contro l'Inghilterra, è in via di esaurimento, come attestano gli scritti di George Clarke e di Arthur Silva White e la presente condotta del Governo britannico; e che perciò non è da escludersi una possibile e prossima solidarietà anglo-americana, a base di compromesso, se non a base di alleanza formale;

e) che la solidarietà anglo-americana, qualunque sia l'indole del vincolo, è un fenomeno in gestazione che può, rivelandosi, modificare le condizioni economiche

e politiche mondiali.

Il conflitto ispano-americano non è che una manifestazione iniziale di questo fenomeno in gestazione, limitato per ora al mare delle Antille, alle Filippine e probabilmente alle Canarie; ma gli Stati di Europa debbono prevedere le conseguenze che deriverebbero dall'incremento progressivo di questo fenomeno e provvedere alla loro difesa e salvezza, con quei mezzi che sono ancora efficaci, prima che, giunta sul pendìo, precipiti la decadenza europea già iniziata e progredita nelle nazioni latine.

Non tenendo conto, per ora, del carattere mondiale insito nel presente conflitto e considerandolo semplicemente in rapporto alle due nazioni belligeranti ed all'Inghilterra, la cui tacita acquiescenza agli intendimenti dell'Unione è evidente, possiamo limitare gli obbiettivi militari a quelli dei teatri d'operazione, senza escludere però la probabilità di cospicui incrementi britannici che dovrebbero essere considerati come obbiettivi occulti, se non palesi, del presente conflitto.

Considerati militarmente gli obbiettivi del presente conflitto possono distin-

guersi per rigore d'analisi in:

Obbiettivi territoriali continentali;

Obbiettivi insulari:

Obbiettivi commerciali.

L'obbiettivo vitale continentale contro il territorio di una nazione belligerante è da escludersi, perché né la Spagna né gli Stati Uniti hanno mezzi militari territoriali sufficienti ed idonei a tale scopo, anche quando l'assoluto dominio navale potesse marittimamente consentirlo. Non escludiamo la possibilità di qualche capricciosa offensiva navale contro qualche punto maggiormente vulnerabile dell'una o dell'altra costiera, ma affermiamo che, senza il concorso di complicazioni politiche interne od internazionali qualsiasi obbiettivo continentale non consente un effetto risolutivo del conflitto.

L'obbiettivo insulare è quello preponderante e può riguardare qualsiasi possesso coloniale della Spagna, poiché gli Stati Uniti non possedendo colonie non offrono alla Spagna alcun obbiettivo insulare escluso quello delle Sandwich, che per inefficienza del potere navale spagnuolo nel Pacifico non può essere preso in considerazione. Cuba, Portorico, le Filippine, le Marianne, le Caroline, le Canarie costituiscono quindi gli obbiettivi insulari; siccome però le Marianne e le Caroline non hanno valore politico, economico e militare, così può ritenersi che esse seguiranno la sorte del gruppo delle Filippine cui sono adiacenti.

L'obbiettivo insulare maggiore è indubbiamente la perla delle Antille; seguono

in importanza le Filippine e quindi le Canarie.

Tre sono quindi i teatri di operazione insulare navale tra i quali il preponderante è indubbiamente il mare delle Antille, ed è perciò da ritenersi che la risoluzione finale del conflitto dipenda dagli avvenimenti che avranno luogo nel teatro principale delle operazioni navali, qualunque possa essere la vicenda del conflitto nei teatri secondari.

L'obbiettivo commerciale può assumere una maggiore o minore importanza a seconda della energia spiegata dalla Spagna nella condotta del conflitto navale. È però lecito presupporre:

1º che la Spagna difficilmente praticherà la corsa (commerce-destroying) con quella intensità e subitaneità necessaria a conseguire risultati che influiscano indiret-

tamente sulla condotta e risoluzione del conflitto;

2º che gli Stati Uniti, avendo molto da perdere e poco da guadagnare con la corsa, rinunceranno, come pare abbiano dichiarato di rinunciare, ad un vero sistema di guerra corsiera, attenendosi agli insegnamenti dedotti storicamente dal Mahan, praticando solo quella rappresaglia che fosse loro consigliata dalla iniziativa spagnuola e richiesta dalla speculazione degli armatori americani;

3º che precipitando, come precipiteranno, gli avvenimenti militari, la guerra di corsa avrà breve campo di esplicarsi e troppi rischi da correre per fornire alla Spa-

gna un fattore di successo nel conflitto.

Da queste considerazioni risulta quindi che il solo obbiettivo, conseguibile, capace di provocare una rapida risoluzione del conflitto, è quello insulare circoscritto

specialmente nel teatro di operazione delle Antille.

Non intendiamo con ciò escludere completamente qualche operazione contro le costiere nemiche a scopo di chiassosità per appagare la pubblica opinione e per conseguire qualche effetto morale subitaneo, ma intendiamo affermare che tali tentativi, quando non avessero per iscopo di provocare la flotta nemica alla battaglia risolutiva, sarebbero di effetto transitorio ed assai poco influirebbero sulla risoluzione finale del conflitto.

Data l'indole degli obiettivi principali sopraccennati, ne risulta che essi sono tutti conseguibili per effetto del potere navale, dal quale soltanto può dipendere la

risoluzione del conflitto.

Qualsiasi occupazione temporanea e qualunque possa essere la capacità difensiva dei principali obbiettivi insulari, il risultato finale dipenderà sempre dal dominio

Né Cuba, né le Filippine, né le Canarie possono essere conservate o mantenute se occupate inizialmente dagli Americani senza la completa supremazia del mare. Esse non sono sufficientemente autonome, per sfuggire al pericolo dell'esaurimento in caso che il nemico avesse definitivamente acquistato il dominio del mare.

La contemporaneità dell'azione navale e territoriale, che stanno praticando gli Americani, sarebbe un errore che potrebbe riuscire loro assai funesto se essi non avessero la persuasione di riuscire a conquistare la signoria del mare, od a provocare tali disordini politici nella Spagna da rendere a questa impossibile la perseveranza nel conflitto e l'impiego risolutivo delle sue forze navali.

Come principio di guerra l'occupazione territoriale, specialmente se insulare, non può e non dovrebbe praticarsi se non dopo conseguito tale preponderanza navale da togliere al nemico la possibilità di perseverare nel conflitto, e le guerre combattute nei secoli scorsi per il dominio coloniale e specialmente quelle che si svolsero nel mare delle Antille, provano ad evidenza la verità di tale assioma militare.

Gli Stati Uniti credettero di derogare da tale principio, così ripetutamente affermato dal Mahan, ma essi pensavano forse, e non senza fondamento, di poter fare assegnamento:

1º sulla superiorità complessiva della loro efficienza navale, dovuta non tanto alla potenzialità della flotta quanto ai vantaggi derivanti dalla situazione geografica e dalla capacità individuale;

2º sulla disorganizzazione di tutte le energie politiche e sociali della Spagna, che possono da un istante all'altro, per effetto di subitaneo pronunciamento o di rivoluzione, paralizzare l'azione militare e lasciare libero campo alla offensiva navale ed al dominio dell'Unione;

3º sulla decadenza della razza latina e relativo progresso della razza anglo-sassone, che è dogma di fede infallibile per il popolo americano.

Ad onta di queste valide e non oppugnabili preponderanze della Unione sulla Spagna, il principio di scienza militare rimane immutato e siccome *l'imprevu* domine à la guerre, così è sempre possibile benché poco probabile, che la fierezza e l'orgoglio idalgo si rivelino ancora una volta in tutta la loro efficienza per contrastare vittoriosamente il dominio del mare ed irraggiare con uno sprazzo di luce del sole cadente quel vessillo che due secoli or sono non vedeva mai il tramonto del sole.

Alla flotta spagnuola dell'Atlantico spetta quindi l'ultima parola, essa è l'unica ratio del presente conflitto e se la Spagna, invece di profondere tesori a mantenere un esercito di 200.000 uomini in Cuba, avesse impiegato parte di quei milioni all'incremento della sua flotta, essa avrebbe chiuse le porte alla ribellione e soffocate le speranze di conquista dell'Unione sotto il peso della sua spada.

Quando questo scritto vedrà la luce, forse la risoluzione del conflitto per esaurimento militare o per altra ragione sarà un fatto compiuto; ma esso deriverà sempre dalla verità del principio che il conflitto, i cui obbiettivi principali e risolventi sono insulari, non può essere risolto militarmente che per effetto del dominio del mare.

ELEMENTI DI POTENZIALITÀ

Le conclusioni precedenti ci dispensano da ogni esame dei fattori della potenza territoriale dei belligeranti e ci consigliano di procedere direttamente all'analisi degli elementi di efficienza marittima, dopo di avere sommariamente accertate le condizioni militari territoriali del conflitto. Gli Stati dell'Unione non ebbero né hanno esercito permanente e l'esperienza della guerra di secessione ci avverte che l'organizzazione di forze occasionalmente arruolate non è un compito facile né di bre-

ve durata, come lo ha dimostrato sapientemente il Callwell nel suo studio sulla guer-

ra di secessione.4

Per quanto l'America sia la patria del prodigio, non è con forze improvvisate e promiscue che si può sperare di avere ragione di forze organiche ben costituite, in battaglia campale, ma non si può nemmeno escludere l'opportunità di gettare qualche migliaio di facinorosi ad incremento del disordine o di volontari a sostegno della guerriglia.

Non è quindi sulle sue poche forze organiche, né sui reclutamenti improvvisati, né sulle pelli rosse o giallute che l'Unione può fare assegnamento per la conquista territoriale, e si può affermare che prima di tre mesi essa non potrà mettere in campo aperto forze che siano in grado di tenere fronte all'esercito spagnuolo, tanto

in Cuba quanto alle Filippine.

La Spagna ha fatto prodigi di energia mantenendo ad onta delle gravi perdite per malattie, un esercito di oltre centocinquanta mila uomini in Cuba e di dodici mila alle Filippine e se cause dissolventi e concorrenti non avessero impedito di utilizzarle convenientemente, la rivoluzione avrebbe dovuto soccombere. L'effettivo delle forze spagnuole, capaci di entrare in campagna, per quante riduzioni si facciano, è sempre tale da poter affrontare vittoriosamente le forze che l'Unione fosse per sbarcare in Cuba, onde può concludersi quanto segue:

1º Gli Stati Uniti hanno, ed avranno durante alcuni mesi, una inferiorità organica di forze territoriali rispetto alla Spagna, che li renderà circospetti nel tentare operazioni di invasione di qualche entità e nel compromettere lo stendardo della nazione.

2º Le imprese occasionali che essi tenteranno, benché preparate, allestite e provvedute per conto dello Stato, non saranno condotte da capi dell'esercito sotto il vessillo nazionale, ma da venturieri o da ufficiali fuori servizio, onde la condotta o la disfatta delle truppe raccogliticcie non torni a disdoro della dignità dell' esercito nazionale.

3º L'Unione non tralascerà però di creare un corpo di milizie organiche, per fare fronte ad ogni eventualità internazionale. L'entità di tali arruolamenti può essere varia, a seconda della situazione politica, ma sarà probabilmente compresa fra i cinquanta e cento mila uomini oltre il corpo di milizie principale destinato alla invasione marittima, se dovrà essere tentata.

4º Prima di tre mesi non vi è probabilità di una operazione di sbarco tentata dallo Stato con forze superiori ai dieci o quindici mila uomini, poiché l'Unione non lascerà interamente indifese le sue immense costiere, per quanto fidanza essa possa fare sulla vittoriosità della sua flotta, nel dubbio di qualche complicazione internazionale.

5° L'Unione si è quindi trovata militarmente impreparata al conflitto da lungo tempo preveduto e da lei provocato, poiché lo studio e la preparazione della guerra avrebbe dovuto provocare l'organizzazione preventiva di un corpo di milizie da sbarco di circa venticinque mila uomini ed un corpo di milizie costiere di circa cinquanta mila soldati che le permettesse piena liberta di offensiva, anche durante il periodo iniziale del conflitto.

6° La Spagna rimarrà quindi per due o tre mesi, tanto in Cuba quanto alle Filippine, con una forza militare sufficiente a garantire l'integrità del possesso, finché almeno potrà avere o sperare di avere qualche ausilio dal mare, anche ad on-

⁴ C.E. Callwell, The effect of maritime command on land campaigns (Nota di D.B.).

ta di qualche insuccesso costiero dipendente dalla preponderanza locale della flotta nemica.

7º Data l'indole delle truppe ribelli e venturiere, può ritenersi che durante il periodo iniziale persisterà lo stato di guerriglia, così difficile a domarsi, specialmente nelle zone infette o montuose, e non si avranno battaglie campali di qualche importanza che permetterebbero agli Spagnuoli di trarre profitto della superiorità organica delle loro forze, se convenientemente impiegate.

8º Ad onta delle difficoltà del sistema di guerriglia impiegato dagli insorti, è da ritenersi che, se le forze spagnuole verranno risolutamente impiegate in offensiva mobile, come lo impone lo stato di guerra e l'imperiosità della situazione, e non saranno immobilizzate intorno a vari centri difensivi secondo l'antico sistema, esse potranno avere ragione delle forze nemiche, asserragliandole successivamente contro la costiera, prima della stagione delle piogge.

9º Benché Cuba abbia grande estensione, equivalente a circa due terzi di quella d'Italia, e sia alquanto montuosa nella parte orientale, pure le sue condizioni orografiche, topografiche e logistiche non sono tali da rendere troppo difficile il compito di un esercito di centocinquanta mila uomini, il quale dovrebbe potere, se energicamente impiegato, fare *tabula rasa* di ogni elemento ribelle e sovversivo.

10° La superiorità numerica delle forze spagnuole dovrebbe rapidamente dominare la situazione, poiché ogni indugio è pericoloso e può divenire funesto se la flotta non riesce a contrastare efficacemente il dominio del mare e a mantenere con sufficiente intensità il contatto navale colle forze territoriali.

11º Se la flotta spagnuola non riuscirà a contrastare per qualche tempo – con quei mezzi e quei sistemi che lo consentono – il dominio del mare, la superiorità numerica delle truppe spagnuole diviene causa di rapido esaurimento e può riuscire ad una sollecita resa dell'Isola e perciò alla risoluzione del conflitto.

12º L'inferiorità militare degli Stati Uniti non esclude la rapida vittoriosità per esaurimento dell'avversario, se la flotta riesce a conseguire rapidamente il pieno dominio del mare delle Antille; la superiorità militare della Spagna poco le gioverà in caso di supremazia navale e riuscirà invece causa di inevitabile catastrofe se nel limite di due o tre mesi al massimo la flotta non riuscirà a guadagnare, se non il dominio, una sufficiente preponderanza su quella nemica.

Queste brevi considerazioni ci forzarono alla conclusione che il conflitto ispano-americano non è un problema militare territoriale nella sua ultima soluzione, come molti persistono a ritenere considerando indispensabile l'effettiva occupazione dei territori contrastati, ma bensì un problema navale, esclusivamente navale che può essere rapidamente e completamente risolto per effetto del solo dominio del mare senza l'impiego di truppe, benché queste possano essere utilmente impiegate, a scopo di chiassosità, di teatralità e di appagamento della pubblica e poco sapiente opinione.

Il conseguimento del dominio del mare dal quale dipende la risoluzione ultima del conflitto, se la guerra è combattuta seriamente e degnamente, essendo una questione di efficienza militare navale, è nei determinanti o negli elementi di questa efficienza che dobbiamo trovare la causalità degli avvenimenti prossimi e risolutivi.

L'esame coscienzioso di tutti gli elementi di potenzialità marittima, quali furono da noi considerati nelle precedenti applicazioni della teorica strategica navale, non è compatibile col carattere di questo scritto, onde ci limiteremo ad affermare, non senza buone ragioni, quanto segue:

1º La climatologia e la costituzione fisica del teatro delle operazioni sono elementi più favorevoli all'Unione che alla Spagna nel teatro principale delle Antille;

2º La situazione geografica è un fattore di grande, di enorme superiorità dell'U-

nione sulla Spagna;

3º La posizione della capitale non ha influenza sensibile nel presente conflitto ed in ogni caso i vantaggi e gli svantaggi si equilibrano;

4º La capacità industriale è un elemento di immensa superiorità dell'Unione,

per le infinite e forse meravigliose risorse che può rapidamente produrre;

5º Il numero della popolazione tanto territoriale quanto marittima è un fattore

di grande superiorità americana;

6º Il carattere della popolazione, tutto considerato, implica una grande superiorità dell'Unione, anche ammettendo che la Spagna estrinsechi, ciò che è dubbioso, tutta l'energia di cui è capace e non imiti l'esempio palpitante di attualità delle tre consorelle greco-latine;

7º Il carattere del governo è una incognita sempre e lo diviene tanto più nella situazione presente, per la grande perturbazione della coscienza spagnuola e la esaltazione di quella americana. Considerando però la sintesi della situazione, devesi concludere che gli Stati Uniti hanno probabilità di maggiore efficienza di governo e di più intensa direttività, sempre che al presidente Mac-Kinley non frulli la velleità del dilettantismo strategico ad imitazione di Lincoln e di altri lincolnisti europei;

8º Tutti gli elementi della ricchezza e della civiltà, nei loro rapporti colla poten-

za militare, sono fattori di superiorità dell'Unione.

Questa breve sintesi delle condizioni potenziali marittime dei due Stati belligeranti stabilisce la superiorità di tutti gli elementi, nessuno escluso, a favore dell'Unione, ond'è lecito concludere che gli Stati Uniti hanno una energia di lotta e di perduranza nel conflitto di gran lunga superiore, e che perciò l'esito della guerra, specialmente se prolungata, non può essere dubbio sempre che le forze mobili non possano per la loro efficienza e per la direttività compensare la grande inferiorità derivante da tutti gli altri elementi di potenzialità, i quali tanto più prepondereranno quanto più lenta sarà la risoluzione che le forze mobili daranno al conflitto.

Risulta quindi che la Spagna non ha altra speranza di compensare la sua enorme inferiorità potenziale marittima, ad onta della superiorità del suo esercito, che quella che può venirle dalla efficienza della sua flotta.

Questa efficienza deriva:

a) dal valore militare della flotta;

b) dalla capacità organica;

c) dalla direttività.

Per quanto riguarda la direttività nessuna previsione è possibile, poiché i fenomeni psichici e morali, specialmente se individuali, cadono nel dominio dell'impreveduto. Nessuna ragione giustificherebbe un apprezzamento più favorevole alla Spagna anziché all'Unione, ma ciò che può affermarsi risolutamente è che questa direttività esige una energia ed una rapidità di azione più intensa per parte dell'ammiraglio spagnuolo, il quale solo per questo mezzo può rendere meno funesta la situazione militare derivante dagli elementi naturali di potenzialità.

Rapidissima mobilitazione, intensa concentrazione, subitaneità di urto, sono i fattori di quella vittoriosità che potrebbe coronare il valore spagnuolo se mandati ad

effetto con quella vigoria di impulsi, della quale a tutt'oggi – 12 maggio – la Spagna non ha ancora dato una prova troppo ammirevole.

Esclusa quindi, come devesi escludere fin d'ora, la intensità offensiva iniziale, per le lentezze della mobilitazione e della concentrazione, non rimane altro fattore da opporre alla efficiente superiorità americana che il valore militare del naviglio impiegabile nel teatri di operazione e capace di essere utilizzato nella battaglia navale.

II

CONSIDERAZIONI GENERALI.

Il compendioso studio della lotta ispano-americana da noi precedentemente pubblicato, cui fa seguito o si riferisce il presente esame, comprendeva:

a) Le generalità riguardanti l'indole del conflitto;

b) Gli obiettivi politici e militari;

c) Gli elementi di potenzialità nazionale dei belligeranti;

d) La situazione militare iniziale.

L'urgenza della pubblicazione precedente non ci consentiva di svolgere in modo adeguato, come già accennammo, le gravi questioni riguardanti la genesi e l'indole del conflitto, onde ci limitammo ad esporre alcuni criteri sommari, come prolusione alla tesi principale riguardante gli avvenimenti del conflitto.

Benché quei criteri sintetici fossero sufficienti a tracciare le grandi linee che inquadrano le operazioni militari, la loro forma, piuttosto dogmatica che dimostrativa, poteva lasciare supporre che si attribuisse al presente conflitto, da noi considerato di carattere mondiale, una importanza eccessiva.

Crediamo quindi necessario, prima di procedere all'esame della situazione militare presente, di analizzare più largamente e precisamente la situazione generale per quanto si riferisce all'indole del conflitto ed alla psicologia della coscienza del popolo americano.

Nel precedente articolo, concludendo l'analisi sintetica della situazione generale dicevamo:

«L'Europa non comprese e non comprende ancora che la situazione di Cuba non è un problema di diritto od un fenomeno politico localizzato e circoscritto alla indipendenza od alla autonomia della perla delle Antille, ma bensì una questione mondiale che concreta in sé stessa quella dell'istmo di Panama e perciò la maggiore somma degli interessi futuri dell'Europa, che essa aveva il diritto ed il dovere di tutelare».

Quest'affermazione che concreta il giudizio sull'indole mondiale della questione, non è una esagerazione soggettiva, ma una vera realtà obbiettiva, della quale è pure necessario che la pubblica opinione europea sia compenetrata, per quella solidarietà di azione che è indispensabile a tutelare i benefizi che il valore, l'attività, la sapienza di dodici generazioni hanno accumulato alle Antille, quasi presaghe della enorme influenza che quella posizione avrebbe esercitato sui destini dell'Europa e del mondo.

Se la presente guerra concretasse solo una questione locale, indipendente da qualsiasi influenza sull'avvenire economico e politico del nostro globo, noi saremmo fautori di qualsiasi soluzione, americana, spagnuola, europea, che consentisse a Cuba non solo l'autonomia e l'indipendenza ma benanco la forma repubblicana, per quanto l'esperienza di Haiti e delle altre repubbliche americane ci sconsigli dal porgerne ai Cubani l'augurio.L'autonomia economica ed amministrativa sotto una sapiente, umana, energica sovranità, sia questa americana od europea, sarebbe la migliore delle soluzioni per la prosperità e la tranquillità della perla delle Antille, come per qualsiasi altra grande isola di quell'arcipelago, destinato a divenire un campo di conflagrazione tanto più contestato quanto meno efficiente è la costituzione politica e la sovranità dominante nel mare Caraibico.

La Spagna nelle sue condizioni attuali di dissoluzione interna e di prostrazione economica non è certo la sovranità più efficiente per la tutela dei diritti e degli interessi europei, ma finché il suo vessillo, sventolante alle Antille, è un simbolo della sovranità europea, esso concreta un diritto che, anche male tutelato, ha altrettanta efficienza quanto quello di Monroe, che gli Americani gli contrappongono, pronti però a sconfessarlo se si trattasse di questioni riguardanti il continente africano o quello asiatico, come stanno facendo, e non soltanto il continente americano.

Considerando il vessillo spagnuolo come uno dei simboli della sovranità europea, ed in ispecial modo di quella latina, poiché gli Anglo-Sassoni stanno coniando, per uso immediato e cointeressato, il *race patriotism* il quale inevitabilmente deve generare il *race of races*, noi che poniamo sovra ogni altra idealità quella della integrità e della egemonia europea, sinceramente desideriamo che il conflitto ispanoamericano abbia per l'Europa le meno tristi conseguenze, ed acquisti quel carattere di internazionalità che gli compete, e che può solo, anche pacificamente, troncare la pericolosa soluzione verso la quale si avvia il singolare conflitto.

Ma la questione di Cuba non è, come dicemmo, una questione ispano-americana, ma bensì una questione internazionale che deve essere internazionalmente risolta.

In un precedente lavoro,⁵ esaminando i determinanti probabili della futura situazione europea, dopo di avere discussi i determinanti latenti e quelli palesi, considerando le condizioni della sovranità coloniale della Spagna, noi dicevamo:

«Il potere coloniale della Spagna è oggi così vacillante, così minacciato da pericoli interni ed esterni nella sua esistenza, specialmente alle Antille, che il potere militare spagnuolo riuscirebbe insufficiente alla tutela de' suoi grandi e vitali interessi, ove non intervenisse ad rafforzarlo moralmente e materialmente una grande solidarietà europea.

«La situazione europea nel mare delle Antille è minacciata da non lontana rovina, cui sono incentivi le rivalità delle dominanti nazioni europee.

Con quali forze la Spagna, e forse l'Inghilterra stessa se isolata, potrebbero impedire che, nel caso di un conflitto per la supremazia del mare Caraibico, la preponderanza degli Stati Uniti si verificasse, come afferma il Mahan, con matematica certezza?

⁵ La situazione militare mediterranea, 1895 (Nota di D.B.).

«Al dominio relativo, se non assoluto, del mare Caraibico, quando sia dischiusa la grande arteria interoceanica, è inesorabilmente vincolata la supremazia mondiale dell'Europa.

«Troppi pericoli la minaccerebbero se arbitra assoluta di quella via mondiale fosse l'Unione americana, i sui interessi non collimano certamente con quelli dell'Europa, onde un provvedimento internazionale è necessario quanto urgente per

fondare sopra solide basi l'internazionalità della grande arteria mondiale».

Non è quindi l'imperiosità del momento politico che ci induce ad affermare l'internazionalità della questione cubana, poiché tale la giudicammo prima ancora che il Mahan pubblicasse quella serie di articoli riguardanti, sotto tutti gli aspetti politici, economici, militari, la situazione degli Stati Uniti specialmente in relazione alla grande via interoceanica, la cui importanza mondiale egli giudica, e noi conveniamo, superiore a quella del canale di Suez.

L'Inghilterra che colla occupazione dell'Egitto, di Cipro, di Perim, di Aden, si era assicurato l'utilizzazione ed il controllo navale della grande via orientale, ha pure cercato colla occupazione di Bélize, delle isole Terranof e Ruatan, e della costiera di Mosquitos, di rafforzare la sua situazione militare nel golfo del Messico, ma poiché tali tentativi, per l'opposizione degli Stati Uniti, non riuscirono, essa osteggiando finanziariamente l'impresa del canale di Panama e stipulando il trattato di Bulwer-Clayton, che rimase dal 1860 il fondamento delle relazioni anglo-americane, ha provveduto a' suoi interessi, attendendo dal tempo l'opportunità, che parrebbe giunta, di affermarsi col beneplacito degli Stati Uniti più solidamente nel mare delle Antille.

Checché ne sia per essere di questo connubio a base di razza anglo-sassone del quale parrebbe che il Mahan fosse l'augure ed il pronubo nel suo recente viaggio in Inghilterra, ciò che apparisce evidente si è che sempre più si accentua il carattere internazionale della questione cubana e sempre più s' impone la necessità della internazionalizzazione non solo dell'istmo di Panama, ma bensì di quelle posizioni che afforzano il potere internazionale, tra le quali primeggia, per generale consenso, la perla delle Antille.

Il concetto però della solidarietà internazionale, e della internazionalizzazione, non avrebbe efficienza pratica se non fosse avvalorato da un potere militare che desse forza di sanzione al concetto politico.

Prevedendo la necessità di questa sanzione militare, specialmente navale, noi indicammo sommariamente, nell'opera più volte ricordata, il modo pratico di costituire sopra solide basi questo potere militare, capace di dare sanzione al diritto internazionale europeo.

Non è qui opportuno ricordare i mezzi ed il modo di essere di questo potere militare internazionale, ma è però indispensabile ricordare che senza questo potere ogni altro espediente diplomatico si rivela inefficace, per non dire ridicolo, ed arbitri di ogni soluzione rimarranno coloro che possono momentaneamente gettare nella squilibrata bilancia politica anche una piccola briciola di potere effettivo, libero e risoluto.

Le nazioni che accentrano, con maggiore o minore efficienza questo potere libero e risoluto, perché palesemente non vincolate da legami politici per la reciproca protezione dei loro interessi, sono l'Inghilterra, l'Unione americana ed il Giappone, cioè le tre nazioni che integrano, od integreranno quanto prima, la maggiore efficienza del potere navale. Non intendiamo per ora esaminare le probabilità od il carattere del compromesso che pare esista fra l'Inghilterra ed il Giappone per la tutela degli interessi asiatici, ma non possiamo dispensarci dall'esaminare l'indole e la possibilità di un compromesso anglo-americano, e dall'avvertire che qualsiasi solidarietà dei tre Stati che accentrano la maggiore efficienza prossima del potere navale costituisce un fenomeno politico-militare che può sovvertire la presente situazione mondiale, poiché, secondo l'affermazione di sir Walter Raleigh, colui che comanda sul mare controlla il traffico ed il commercio e dispone della ricchezza e dei destini del mondo. Importa dunque esaminare quanta parte di potere libero ed effettivo possono gettare nella bilancia mondiale l'Inghilterra e l'Unione, poiché è certamente sulle basi di questa efficienza e non su quella del *race patriotism* che può sorgere una qualsiasi solidarietà anglo-unionista.

L'Unione americana ha indubbiamente, nella presente condizione di conflitto colla Spagna, tutti i vantaggi a carezzare l'antica rivale, se non per una cooperazione diretta ed immediata, certo per una compiacente acquiescenza ai suoi progetti di espansione e di conquista.

Ma quali efficaci compensi e quali serie garanzie di solidarietà può l'Inghilterra attendersi dall'Unione?

Per rispondere coscienziosamente a questa domanda è necessario gettare un rapido sguardo sulle condizioni di efficienza nazionale e militare dell'Unione, non solo in relazione colla presente guerra ispano-americana, ma piuttosto in relazione colle conseguenze e complicazioni internazionali che una palese e troppo ambiziosa solidarietà potrebbe provocare.

La grande preponderanza dell'Unione sulla Spagna nel presente conflitto, derivante specialmente dalla situazione geografica, dalla potenzialità industriale ed economica e dalla efficienza militare del potere navale, noi l'abbiamo dimostrata nel precedente nostro studio sul conflitto ispano-americano⁶; ma questa preponderanza speciale non implica una efficienza complessa e fondata sopra basi sufficienti a costituire una preponderanza effettiva nelle probabili situazioni derivanti da complicazioni internazionali, provocate dalla solidarietà anglo-americana.

È quindi necessario esaminare ne' suoi elementi fondamentali l'efficienza complessa dell'Unione per arguirne la maggiore o minore probabilità che la presente *entente cordiale* fra le due nazioni possa concretarsi in una palese solidarietà politica e militare.

Nella nostra opera precedente, dopo un succinto esame della grave minaccia dello slavismo, incombente sull'Europa, noi gettavamo un rapido sguardo sulla minaccia che l'Unione avrebbe tra breve fatto pesare sulle nazioni europee, ed ora crediamo conveniente riprodurre quelle considerazioni, onde escludere qualsiasi ipotesi che il nostro giudizio presente sia suggestionato dalla gravità della situazione politica derivante dalla guerra e dalla possibilità di un'alleanza anglo-americana:

«Se lo slavismo», noi dicevamo, «minaccia continentalmente l'Europa, l'americanismo la minaccia marittimamente.

⁶ Vedi fascicolo di maggio 1898 (Nota di D.B.).

⁷ La situazione militare mediterranea (Nota di D.B.).

«La minaccia americana è forse anche meno compresa di quella slava.

«Chi si preoccupa, non solo in Italia ma in Europa, del potere marittimo che eserciterà fra breve, in tutto il mondo, l'America del Nord?

«Quale Governo prevede la prossima e risolutiva influenza degli Stati Uniti nel-

le questioni europee?

«Coloro che amano valutare l'influenza probabile dell' America in ragione di quella passata e presente, ed in base al tonnellaggio della sua marina militare, hanno certamente esuberanza di fatti in appoggio della loro opinione, e sarebbe puerile il negare che l'evidenza della minaccia americana sfugge, anche più della slava, alle indagini di chi non conosce e non comprende i fenomeni marittimi e specialmente quelli militari.

«Egli è certo infatti:

«1° che l'America del Nord si è per il passato astenuta saggiamente da qualsiasi ingerenza nelle controversie europee;

«2° che la sua flotta non fu, e non è tuttavia (1895) in grado di esercitare una vigorosa e risolutiva influenza sulla situazione militare dell'Europa;

«3° che il suo naviglio mercantile ed il suo commercio non sono ancora un solido fondamento alla potenzialità militare ed espansiva;

«4° che le tendenze espansive non affumicano ancora, benché possano affumicare tra breve, i cervelli americani;

«5° che la costiera e gli estuari sono completamente indifesi, se si eccettuano poche rabberciature degli avanzi della guerra di secessione;

«6° che l'organizzazione civile e politica dei tredici Stati dell'Unione è ancora troppo rudimentale, sfibrata e suscettibile d'essere violentata da secessioni future;

«7° che le energie espensive sono e saranno per qualche altro tempo più continentali che marittime.

«Se questi determinanti della situazione americana» noi dicevamo, «sono evidenti e considerati più che essi non siano permanenti, non è meno vero però che la prossima situazione sarà determinata dalle considerazioni seguenti:

«1º Il procedimento di consolidazione interna continentale, benché incompiuto, è però giunto a tale stadio di stabilità da consentire tra breve una modesta iniziativa

di espansione marittima;

«2º Il consolidamento procedette razionalmente collo sviluppo e sistemazione delle naturali energie, che sono fondamento largo e sicuro alla stabilità continentale ed alla graduale espansione marittima;

«3° Per tale sapiente e seria preparazione, non praticata purtroppo in Italia, gli Stati Uniti posseggono, o possederanno fra non molto, tutti gli elementi della poten-

zialità continentale e marittima;

«4º L'indipendenza materiale e morale dalla madre patria, per tale preparazione e per l'altissimo grado di intellettualità filosofica, storica, scientifica, che si va sempre più accentuando, è divenuto un fatto compiuto;

«5° Tale indipendenza materiale e morale provoca indubbiamente il sentimento della individualità, e la genesi di quegli altri ideali che determinano la missione civi-

le di un popolo ed il suo compito militare e politico;

«6º Sicura nella sua continentalità più di qualsiasi Stato europeo, non esclusa l'Inghilterra, l'Unione può rivolgere, e rivolgerà quanto prima, l'esuberanza delle sue risorse e delle sue energie all'incremento dell'espansione marittima;

«7° Se per il passato prevalse, come doveva prevalere, la continentalità, afforzata e consolidata questa, le tendenze della nuova civiltà americana si riveleranno indubbiamente marittime;

«8° L'intendimento di questa evoluzione si va rafforzando nella coscienza nazionale, e se non è tuttavia così esplicito ed intenso come il Mahan lo desidera, non vi è dubbio che sotto l'efficace incentivo della propaganda l'orientamento della pubblica opinione si determini rapidamente;

"9° La creazione della flotta di crociera, potrà essere seguita da quella di una grande flotta di battaglia, non appena i sapienti consigli del Mahan, e de' suoi disce-

poli, avranno penetrato nel Governo e nella coscienza nazionale;

«10° I mezzi materiali ed intellettuali non faranno difetto, per effetto delle istituzioni e stabilimenti marittimi provvidamente iniziati, e l'Europa assisterà stupefatta, fra non molto, allo spettacolo di una *Minerva nautica* emergente, in pieno assetto di guerra, dal cervello di una nazione cosciente de' suoi grandi destini;

«11° La costiera atlantica e la caraibica, per le ottime condizioni geografiche ed idrografiche, è suscettibile di essere resa inviolabile, se non invulnerabile, ed offrire alla flotta ampie e sicure basi di operazioni, per l'esercizio del suo potere difensivo

ed offensivo;

«12° Il dominio oceanico, quello dell'Atlantico specialmente, ha cessato di essere, se l'Europa non rinsavisce, un monopolio franco-britannico, e la perdita di que-

sto dominio sarebbe sentenza di morte per la civiltà europea».

Molti altri criteri determinanti della futura situazione europea-americana potrebbero aggiungersi a questi che noi dettammo tre anni or sono, ma questi ci sembrano più che sufficienti per affermare che l'Unione aveva allo stato rudimentale gli elementi vigorosi della sua potenzialità espansiva, e dalla intensità dello sviluppo di questi elementi dipendeva l'iniziativa efficiente della politica di espansione.

Si presenta quindi naturale la domanda:

Ha l'Unione raggiunto in soli tre anni quel grado di sviluppo de' suoi elementi potenziali da giustificare una vigorosa iniziativa politica nelle questioni internazionali?

La risposta non può essere che affermativa se noi la riferiamo esclusivamente al presente conflitto, ma se noi consideriamo le conseguenze che da questo conflitto potrebbero derivare, specialmente se provocate da una palese solidarietà anglo-unionista, la risposta potrebbe essere alquanto dubitativa.

L'Unione ha indubbiamente sviluppato energicamente negli ultimi tre anni gli

elementi di potenzialità marittima:

1° cogli Istituti navali superiori;

2º colla creazione di una buona, benché ancora limitata, flotta da battaglia;

3º coll'ampliamento de' suoi arsenali ed opifici industriali marittimi;

4º colla creazione di una buona base eventuale di operazioni a Key-West e rafforzamento di quelle principali di Chesapeake, di Norfolk, Newport, Boston, Pensacola e Mississippì;

5° colla preparazione del personale marittimo.

Questo sviluppo di potenzialità, quasi esclusivamente marittima, se corrisponde al principio enunciato dal Mahan che: *The United States have no exposed point-upon which land operation, decisive in character, can be directed*; non è sufficiente a dare allo Stato quella efficienza complessa indispensabile a sostenere una grande lotta internazionale.

Pure ammettendo che l'attuale preparazione marittima sia sufficiente a salvaguardare difensivamente l'integrità continentale contro qualsiasi potenza europea, non esclusa l'Inghilterra per la sua insufficienza territoriale militare, non potrebbe ammettersi che essa sia sufficiente contro l'eventualità di una coalizione di due grandi potenze europee.

Dal punto di vista obbiettivo, e non soltanto soggettivo, la preparazione generale militare dell'Unione lascia molto a desiderare per le seguenti principali ragioni:

1º La deficienza quasi assoluta dell'organizzazione militare dello Stato, ciò che

rende l'Unione un assai debole elemento di solidarietà internazionale;

2º La difficoltà di organizzare un'adeguata forza militare, per l'indole degli abitanti, il disuso dal servizio militare, lo spirito di mercantismo della maggior parte della popolazione, l'indole democraticissima della nazione avversatrice di ogni militarismo;

3° L'organismo fondamentale federativo dello Stato, poco favorevole all'accentramento del potere, alla solidarietà dei singoli Stati federali in un medesimo obbiettivo, alla costituzione unitaria, nella sostanza e nello spirito, di un esercito nazionale;

4º La baraonda amministrativa immedesimata nella instabilità del potere esecutivo, per la quale le funzioni dello Stato sono in condizione di continua precarietà, e gli elementi volitivi in continua conflagrazione;

5º La perturbazione direttiva prodotta dalla precarietà dei poteri dalla quale deriva, nella ipotesi di iniziali insuccessi, l'inefficienza dell'azione esterna ed il perico-

lo di interne perturbazioni;

6º L'insufficienza della viabilità interna, considerata dal punto di vista militare;

7º La varietà etnica della popolazione per la quale manca, e mancherà forse per molto altro tempo, quella unità di sentimento, di affinità, di idealità che è una delle maggiori efficienze militari delle nazioni che hanno unità di razza, di lingua, di religione, di storica tradizione.

Per queste ed altre minori cause di deficienza organica dello Stato, noi crediamo che l'Unione, ad onta della organizzazione del potere marittimo, il quale è sempre più immune del potere territoriale dalle menomazioni della sua efficienza, non possa ancora essere considerato un fattore importante di solidarietà internazionale.

La preparazione generale militare dello Stato non ha adunque ancora conseguito quella solidità ed efficienza che parrebbero indispensabili per affrontare, con sufficiente probabilità di successo, una situazione complessa ed indeterminata, senza la certezza di potere essere vigorosamente spalleggiati in caso di complicazioni internazionali, onde è logico concludere:

1º che l'Unione non è ancora un fattore di preponderante efficienza internazionale;

2° che il suo potere territoriale è una incognita futura, alla quale non potrebbe oggi assegnarsi che un valore minimo ed assai discutibile;

3° che il suo potere navale, sufficiente al compito difensivo localizzato all'A-

tlantico, è ancora un assai modesto fattore di efficienza internazionale;

4º che la probabilità di un grande sviluppo avvenire di questo potere navale non può essere esclusa, ma non potrebbe essere immediata per le difficoltà della preparazione organica, tanto del materiale quanto del personale;

5° che il graduale sviluppo implica un graduale incremento di efficienza ma esclude anche l'immediata preponderanza risolutiva in qualsiasi conflagrazione in-

ternazionale;

6° che l'Unione provocando il presente conflitto, che può generare complicazioni di solidarietà, ha forse troppo confidato in sé stessa, nelle rivalità europee e nelle stelle che campeggiano nel suo vessillo, a meno che non avesse affidamento certo di solidarietà per parte dell'Inghilterra.

Se questo affidamento tacito esiste, l'Unione non ha errato provocando l'attuale conflitto, ed egli è molto probabile che un certo intendimento sia avvenuto, allo scopo di mantenere isolato il conflitto, escludere le iniziative troppo risolute degli altri Stati e ripartirsi da buoni compagni, se non come i ladri di Pisa, le spoglie coloniali della Spagna. Ma non crediamo però che questo intendimento abbia assunto o la formalità di un'alleanza o di una cooperazione navale, esplicabile nel caso che una potenza europea od il Giappone assumesse una iniziativa risoluta a favore della Spagna.

Noi abbiamo, o crediamo di avere dimostrato come l'Unione sia ancora un fattore di troppo limitata efficienza internazionale per affidare completamente la sagace quanto cauta Inghilterra in una questione così complessa quanto quella che deriverebbe da una formale solidarietà, per la quale verrebbe impegnata a lontana scadenza ogni libertà di azione, con probabilità di impegnarsi in una situazione che potrebbe essere gravida di immensi pericoli, se qualche cambiamento della pubblica opinione alterasse le presenti condizioni di equilibrio

europeo.

Questa trasformazione della coscienza e dell'equilibrio europeo non sembra oggi molto probabile; ma una grande causa di effetto mondiale, come quella che potrebbe derivare dal presente conflitto ispano-americano e dalla solidarietà anglo-unionista, potrebbe provocare un subitaneo rivolgimento della pubblica opinione europea, così poco stabile nelle sue presenti condizioni, onde crediamo di pore affermare, con sufficiente serenità quanto segue:

1º l'Unione ha saggiamente procurato di provocare una favorevole trasforma-

zione della coscienza britannica;

2º la potenzialità dell'Unione non è ancora così salda e così efficace da giustificare un nuovo indirizzo della politica inglese;

3º le condizioni dell'Europa sono tali da rendere assai dubbia ed assai intem-

pestiva una radicale trasformazione della coscienza britannica.

Noi ci riserviamo di esaminare con maggiore larghezza, sulle basi già precedentemente tracciate nell'opera «La situazione militare mediterranea», le condizioni della coscienza britannica in rapporto ai nuovi determinanti della situazione mondiale, e procediamo ad esaminare gli avvenimenti della guerra, facendo seguito allo studio precedente del conflitto ispano-americano.

CONSIDERAZIONI SULLA SITUAZIONE MILITARE

Gli avvenimenti del periodo iniziale possono fornire insegnamenti preziosi per apprezzare con sufficiente approssimazione non solo la situazione militare presente, ma ancora quella prossima, poiché gli avvenimenti si succedono con logica necessità; e derivano dalla preparazione e dalla direttività della guerra che sono determinanti cogniti e poco variabili di qualsiasi situazione militare.

I teatri della guerra essendo perfettamente distinti e gli avvenimenti che riguardano quello delle Filippine, perfettamente indipendenti da quelli che riguardano le Antille, noi ne esamineremo successivamente le condizioni per dedurne quegli inse-

gnamenti che ci parranno applicabili agli avvenimenti futuri.

Teatro di guerra delle Filippine. – La situazione isolata di questo teatro di guerra, l'enorme distanza che lo separa, sia per il capo Horn, quanto per il canale di Suez, dalla madre patria, la relativa prossimità alla costiera pacifica dell'Unione, l'inefficienza difensiva della costiera, la mancanza di qualsiasi base di operazione sufficientemente atta a consentire l'indipendenza delle forze navali, la generale impreparazione militare escludono la possibilità di tutelarne il possesso contro un'offensiva anche poco intensa, ma appoggiata ad un preponderante potere navale.

La splendida posizione di Manilla, colla sua immensa baia esterna, collo stupendo lago interno, congiunto a quella per mezzo del canale di efflusso, se fosse stata nelle mani degli Inglesi sarebbe divenuta una delle più efficienti e sicure basi di operazione navale; gli Spagnuoli la lasciarono quasi indifesa, poiché nulla era stato fatto per sbarrare con torpedini le due entrate, assicurarne la inviolabilità ed organizzare una qualsiasi difesa mobile locale.

La responsabilità di questa colpevole trascuranza risale indubbiamente a tutti i Governi che si succedettero nello sfruttamento dell'erario coloniale, ad onta dei quattro miliardi spesi in fortificazioni, in questo ultimo quarto di secolo, ma ciò che

importa di stabilire è:

1º la mancanza di ogni embrionale preparazione difensiva;

2º l'impossibilità di raccogliere la flotta in una posizione sicura e protetta in attesa di eventualità opportune;

3º l'incapacità di coprire la capitale contro un bombardamento senza impegna-

re la squadra in un combattimento risolutivo.

Data questa situazione, all'ammiraglio Montojo non rimaneva altra alternativa che quella di farsi affondare all'ancora od in moto. Egli ha giustamente prescelto la soluzione migliore, ma non ha prescelto il mezzo migliore per mandarla ad effetto.

Di fronte ad una squadra della quale egli conosceva l'efficienza balistica e la velocità, doveva rinunciare alla lotta col cannone ed attaccare risolutamente collo spro-

ne, giuocando tutto per tutto.

L'ammiraglio Dewey manovrando presso a poco come Ito a Yalu, ha utilizzato completamente, senza esporre le sue navi, la superiorità del suo tiro, e l'ammiraglio Montojo, come Ting, non ha saputo approfittare della opportunità di gettarsi a corpo perduto istantaneamente con una accostata di 90° gradi sulla linea nemica.

Non intendo già con questo affermare il pieno successo di questa tattica della disperazione, poiché la superiore velocità delle navi nemiche poteva loro consentire di sottrarsi, prendendo caccia alla carica; ma considerando che tre delle sette navi del Dewey avevano una velocità massima di 17 nodi ed il *Boston* di 15, se ne potrebbe arguire che la velocità di manovra della squadra doveva essere regolata su questa minima velocità, che quasi tutte le navi spagnuole in uno sforzo temporaneo di pressione avrebbero potuto raggiungere, giovandosi poi della mischia per conseguire quei risultati che la fortuna non nega agli audaci.

È facile comprendere come tale manovra, se mandata risolutamente ad effetto, avrebbe impedito agli Americani di utilizzare con un esercizio al bersaglio la superiorità della loro artiglieria e che nel peggiore degli eventi il risultato finale sarebbe sempre stato più glorioso di quello di farsi incendiare, crivellare, affondare senza quasi torcere un capello al nemico.

La situazione militare alle Filippine è quindi la necessaria conseguenza della impreparazione e della rassegnazione al proprio destino che la dominazione agarena

deve avere iniettato nel sangue castigliano.

Le Filippine sono indubbiamente perdute per la Spagna; la situazione non può che peggiorare fino alla urgenza della capitolazione e perciò se la Spagna si serve delle Filippine come di galleggiante cui affidare le speranze del suo naufragio coloniale, dà segno di essere più oculata in diplomazia che in arte militare, per quanto poche speranze debbano rimanere a chi si appiglia ad un salvagente pneumatico quando ha gia l'acqua alla bocca.

Non è facile prevedere fin d'ora quanti e quali siano gli aspiranti alla successione della Spagna nel Pacifico, ma potrebbe affermarsi, con sufficiente probabilità di

non essere sconfessati dagli avvenimenti:

1º che il dominio della Spagna nel Pacifico è perduto se non interviene prontamente un'azione internazionale;

2º che questo dominio non sarà interamente raccolto dalla Unione;

3° che la Francia ha assai poca probabilità di raccogliere, benché ne abbia le maggiori disposizioni, l'eredità della consorella latina;

4° che gli avvenimenti nel mare delle Antille influiranno indirettamente, se sol-

leciti, sulla risolutiva situazione nel Pacifico.

Teatro di guerra delle Antille. - La battaglia o l'esaurimento navale, dal quale deriva quello territoriale, sono i soli mezzi risolventi del conflitto alle Antille, come

lo furono alle Filippine.

Limiteremo pertanto le nostre considerazioni al fenomeno marittimo preponderante, tralasciando di esaminare gli avvenimenti territoriali, i quali, benché impressionino la pubblica opinione, sono di scarso peso nella bilancia della guerra quando sono impotenti ad escludere, colla occupazione territoriale, il fenomeno principale.

Questo principio di scienza militare, che il popolino non afferra, giustifica, secondo noi, la condotta direttiva degli Americani, benché non spieghi il rumoroso e continuato cannoneggiamento contro le posizioni costiere, alla cui occupazione mancano forze adeguate, a meno che non abbia per iscopo l'esaurimento delle munizioni, ciò che sarebbe puerile, o la teatralità ciò che sarebbe anche democraticamente ridicolo.

La flotta che esiste allo stato potenziale, è quindi l'elemento determinante, il fenomeno principale che fino ad ora si è rivelato sotto forma di temporeggiamento navale.

La squadra dell'ammiraglio Minarola non potendo essere considerata che un elemento secondarissimo di efficienza utilizzabile, ma non risolvente, è nella squadra di Cervera che si concreta per ora il fenomeno navale, poiché quella di Camara deve ancora esser esclusa, per la sua lontananza, dal teatro di operazione.

La squadra di Cervera, data la sua composizione probabile, quattro grandi navi e cinque controtorpediniere, anche coadiuvata dalle migliori navi della squadra di Minarola, costituisce essa un elemento sufficiente alla risoluzione del fenomeno?

Nel precedente articolo affermavamo che alla Spagna non rimanevano altri fattori di equilibrio e di vittoriosità che:

l'energia direttiva del comando supremo,

la forza morale degli stati maggiori ed equipaggi,

il sapiente e risoluto impiego della squadra di grande potenza o di grande velocità.

Ci siamo astenuti il mese scorso, per ragioni di riguardo e di prudenza, dall'esporre le considerazioni che gli avvenimenti avrebbero concesso di esprimere sulla direttività della guerra, ma crediamo di dovere oggi uscire da questa riguardosa riserva, poiché verremo meno al nostro compito limitandoci alla semplice esposizione dei fatti senza dedurne, quando già sono sufficiente fondamento, gli insegnamenti pratici e le conseguenze più probabili.

La squadra di Cervera è essa capace di essere veramente, di fronte alle squadre americane, un fattore di equilibrio e di vittoriosità?

Non è possibile ammetterlo.

Affermammo ed affermiamo che il sapiente e risoluto impiego della squadra di grande potenza e di grande velocità, poteva fino ad un certo punto, ristabilire l'equilibrio navale; ma potremmo noi ammettere:

1º Che la squadra di Cervera sia davvero la più potente e veloce che la Spagna

potesse formare?

2° che l' impiego di questa squadra sia stato il più sollecito, il più sapiente, il più risoluto?

La risposta al primo quesito non può essere dubbia. La squadra di Cervera non è che una frazione importante di quella squadra veloce e potente che la Spagna avrebbe potuto e poteva avere pronta da oltre un mese, fino dalla dichiarazione di guerra.

Questa squadra che integrava, secondo noi, tutte le speranze della Spagna, doveva comprendere:

a) Le corazzate: Carlo V, Cristobal Colon, Maria Teresa, Oquendo, Viscaya;

b) Gli incrociatori protetti: Lepanto, Alfonso XIII, Reyna Regente;

c) Gli incrociatori torpedinierii: Felipinas, Veloz, Maria de Molinas, Marquez de la Vitoria, Alvaro Bazan;

d) Squadriglia di quattro controtorpediniere fra le sei che possiede la Spagna;

e) Squadriglia di quattro torpediniere da 120 tonnellate e 22 miglia di velocità;

f) Navi ausiliarie: quattro fra i migliori vapori di grande velocità.

Questa splendida flotta, capace di mantenere una velocità media di 16 nodi ed una massima di circa 20 nodi, bene scortata da navi cariche di carbone ed altri materiali di prima necessità, era in condizioni di imporre alla nemica le modalità del conflitto tanto strategico che tattico, e perciò di trarre dalla situazione il migliore ed il maggiore partito con grandi probabilità di risultati parziali atti a ristabilire l'equilibrio fra le due flotte belligeranti o di risultati così risolutivi, se conseguiti immediatamente dopo la dichiarazione di guerra, da non escludere la possibilità di una preponderanza spagnuola.

Il disastro delle Filippine è materialmente, se non umanamente, una questione trascurabile di fronte al vero e grande errore di non avere saputo organizzare per

tempo le forze veramente efficienti di cui poteva disporre la Spagna.

La flotta spagnuola distrutta a Cavite era un simbolo, non una quantità; la sua eliminazione nulla tolse alla efficienza vera della flotta, ed essa ha pure sempre servito a qualche cosa, poiché distolse dal teatro di guerra delle Antille una parte rag-

guardevole della flotta nemica, che non sarebbe stata certamente esuberante al compito di fronteggiare la squadra spagnuola costituita come abbiamo indicato.

Riferendoci alle condizioni della flotta americana nei primi giorni del conflitto, noi troviamo che assai difficilmente le due squadre di Sampson e Schley avrebbero potuto contrastare gli obbiettivi dell'ammiraglio spagnuolo, quantunque quantitativamente preponderanti.

La costituzione delle due squadre e la loro indipendenza, che supponiamo dettata da considerazioni militari e non personali, era ed è tuttavia tale da renderle en-

trambe inferiori a quella ipotetica, ma realizzabile, della Spagna.

Questa inferiorità quantitativa, valutata in base esclusivamente al tonnellaggio, era poi grandemente accentuata dalla promiscuità di tipi, corrispondenti forse ad un concetto tattico, non certamente ad un criterio fondamentale strategico.

La squadra volante di Schley era costituita da navi di grande valore certamente, ma avevano velocità varianti da 14 a 21 nodi, ciò che imporrebbe di vola-

re placidamente.

La squadra di Sampson non era e non è certamente in migliori condizioni rispetto alla velocità, onde può ritenersi che queste due flotte, come erano e come sono ancora costituite, anche eliminando provvisoriamente gli elementi ritardatari, quali erano le navi guardacoste e qualche corazzata, non avrebbero potuto competere strategicamente contro una flotta la cui velocità era almeno di due e di cinque miglia superiore a quella delle squadre di Schley e di Sampson.

Quali ragioni abbiano consigliato la ripartizione delle navi fra le squadre non intendiamo indagare e vogliamo supporre che fossero di carattere organico e tattico, per analogia di quanto si pratica quotidianamente in Italia, ma intendiamo però di mettere bene in evidenza le conseguenze che tale riparto poteva generare se la Spa-

gna avesse provveduto alla sua difesa come doveva e poteva.

Le principali conseguenze ci parrebbero le seguenti:

1º Ciascuna delle due squadre si sarebbe trovata potenzialmente inferiore a

quella spagnuola;

2º La riunione di queste due squadre avrebbe bensì data la preponderanza di potenzialità tattica alla flotta americana, ma non l'avrebbe mai resa arbitra delle operazioni di guerra, né capace di costringere la flotta nemica al combattimento, quando a questa non tornasse opportuno accettarlo;

3º Una nuova ripartizione del naviglio in base al criterio strategico della velocità non avrebbe concesso la possibilità di costituire una squadra, volante per davvero, con velocità (da 20 a 21 nodi) sufficiente ad impegnare con probabilità di successo la battaglia, anche nell'intendimento di costringere il nemico a perdite di tempo che

consentissero l'arrivo della squadra di battaglia;

4º L'Unione poteva al massimo riunire, alla dichiarazione di guerra, due incrociatori corazzati ed otto incrociatori protetti con ponte corazzato contro una flotta che conteneva cinque grandi navi e tre grandi incrociatori corazzati senza tener conto dei pregiati ed efficacissimi elementi complementari di cui disponeva l'ipotetica flotta spagnola;

5º La superiorità tattica e strategica era quindi assicurata alla Spagna, la quale poteva concentrare ed approvvigionare le sue navi dove e quando più le piacesse.

Ognuno comprende quali enormi risultati poteva conseguire una flotta che aveva una spiccata superiorità strategica, la quale consentiva la massima libertà d'azio-

ne e le maggiori probabilità di un successo tattico risolutivo, poiché la questione dell'approvvigionamento rimaneva assicurata per mezzo di vapori ausiliari, tanto nello

spazio quanto nel tempo.

Questa flotta ipotetica, giungendo a Santiago ed all'Avana pochi giorni dopo la dichiarazione di guerra, avrebbe rialzato il morale ed il prestigio delle truppe, avrebbe spazzato d'un colpo tutto quel formicolio di galleggianti che alimenta la ribellione e la guerriglia, avrebbe sorpreso e forse battuto alla spicciolata le navi di Watson, se non quelle di Sampson, e rifornitasi al completo di carbone, lasciando qualche nave meno autonoma a dare forza ed audacia alla difesa localizzata, dirigere al nord per agire contro la costiera, sorprendere, incontrare o forzare al combattimento la squadra di Schley, prima che Sampson potesse accorrere, e che gli Americani potessero comprendere che, per quanto negozianti e banchieri, avevano sbagliato i loro calcoli e tirate male le somme.

Questo programma che stiamo esponendo non è per nulla fantastico od esagerato, ma la conseguenza precisa e logica, derivante da condizioni di fatto, che poteva coronare gli sforzi ed i sacrifizi che la Spagna aveva fatto creandosi una flotta moderna dotata di quei caratteri strategici che noi da vent'anni invochiamo, purtroppo con poco profitto, per l'Italia.

Se la Spagna avesse tenuto fisso in mente che per *frapper fort et vite* non basta avere le navi negli arsenali, ma occorre averle pronte, almeno le migliori, dall'oggi al domani, essa avrebbe potuto meravigliare il mondo con una splendida lezione di strategia navale, invece di essere ridotta a raccogliere i compatimenti e le condoglianze dell'Europa.

Dopo un mese e mezzo di ostilità la Spagna non ha potuto mettere insieme la squadra strategica ed ha spedito alle Antille il Cervera con quattro corazzate e quattro o cinque torpediniere.

Che cosa intende di farne del Carlo V, della Lepanto, dell'Alfonso XIII e de' suoi

ottimi incrociatori-torpedinieri?

Che cosa suppone che il Cervera possa fare con quella frazione di forze, splendide sì, ma impotenti ad ottenere qualsiasi risultato tattico di qualche importanza?

La partenza di Cervera dal Capo Verde con quel pizzico di forza navale, che poteva e doveva divenire il nucleo di una squadra potente, è stato l'errore più grande e fatale fra i molti che ha prodigati in questi ultimi mesi il Governo di Madrid.

È oggi evidente che la Spagna non ha saputo valersi dei mezzi che aveva, costituendo una squadra che sapientemente e risolutamente condotta poteva rintuzzare vittoriosamente le spavalderie americane; ma, data la difficile situazione presente, che cosa si potrebbe ancora fare per evitare le conseguenze dell'incoscienza finora palesata?

È assai difficile dire che cosa possano ancora fare il Cervera ed il Camara, l'uno bloccato dal nemico, l'altro bloccato, pare, dalla impreparazione della sua squadra, entrambi con forze incapaci singolarmente di conseguire qualsiasi utile risultato.

Il porto di Santiago consente, è vero, una sicurezza di ancoraggio, ma esso, come tutti i porti sicuri, tende a paralizzare la flotta, e se Cervera rimane chiuso in Santiago la sua sentenza di morte è firmata.

Gli Americani possono, quando vogliano, ostruire il canale di accesso alla rada ed allora anche l'ammiraglio Camara può ammainare la sua insegna, poiché nessuna speranza gli rimarrebbe di evitare un disastro.

Grave errore, secondo noi, ha commesso il Cervera, se non costretto da ordini superiori, chiudendosi in Santiago, o non riuscendone appena data comunicazione dei programmi convenuti e rifornite le navi per una nuova crociera.

Mantenersi mobile sul mare il più lungamente possibile, gettando il panico sulla costiera americana, affaticando le squadre nemiche, costringendole a sospendere o a rallentare le azioni di attacco o di sbarco, approfittando di ogni occasione di conseguire qualche opportunità, in attesa dell'allestimento della squadra di Cadice che prima o poi sarà pronta, era il compito dell'ammiraglio Cervera.

La formazione di un'unica grande squadra che accentri tutti gli elementi di grande efficienza strategica è sempre la maggiore, per non dire l'unica, speranza cui si affidi la salvezza della Spagna, onde noi crediamo che il conseguimento di questo

obbiettivo debba essere la meta suprema del comando.

Finché esiste la possibilità di questo compito non può escludersi qualche lontana speranza di ristabilire l'equilibrio navale, quantunque le successive prove della impreparazione della marina non consentano di troppo confidare nel conseguimento di questo obbiettivo supremo.

Le condizioni di un futuro, speriamo prossimo, miglioramento della situazione

presente parrebbero essere le seguenti:

1º Uscita del Cervera da Santiago, approfittando di qualche notturna opportunità, prima di essere distrutto o chiuso mediante una ostruzione del passo di accesso, sia con materiale affondato, sia mediante torpedini alla imboccatura del canale;

2º Rapida crociera verso il nord, per eccitare sempre più le condizioni morbose del sentimento americano, ripiegando poi verso Cadice allo scopo di riunione

colla squadra in allestimento;

3º Massimo sforzo di mobilitazione delle navi migliori, concentrando in esse tutte le disponibili energie, per avere pronta a prendere il mare nel minimo tempo la squadra di Cadice;

4º Rinunciare ad ogni secondario obbiettivo, sia territoriale, sia marittimo, tanto alle Filippine quanto alle Antille, convergendo ogni sforzo al conseguimento del principale obiettivo;

5° Costituire materialmente, organicamente e moralmente la flotta strategica on-

de sia in grado di compiere lodevolmente la sua missione.

Questo compito non è facile; diviene di giorno in giorno sempre più difficile; la situazione del Cervera in Santiago lo ha fatalmente compromesso ma poiché
gli Americani non posero ostacolo offensivo a questo compito e pare che intendano persistere nel loro sistema di concentrazione navale alle Antille, così non
può escludersi la possibilità e forse la probabilità che la Spagna se il Cervera forzerà immune il blocco di Santiago possa riuscire a rimediare con una energica
concentrazione navale la sequela degli errori politici e militari che da oltre due
mesi sta prodigando.

Ma pur troppo, comunque si svolgano gli odierni avvenimenti, la causa spagnuola, legittima nel diritto, è sempre più compromessa dalla mancanza di un potere internazionale che sia sanzione al diritto e che accentrando la tutela della maggiore somma degli interessi europei, provveda a mantenerle intatto ed estendere quel dominio che tante generazioni ci hanno trasmesso e che noi siamo in procinto di esaurire per mancanza di solidarietà contro le minacce slave ed americane che giganteggiano sopra i destini delle nazioni europee.

II – INSEGNAMENTI TRATTI DALLE VICENDE OPERATIVE

CAPITOLO I

INSEGNAMENTI POLITICO-MILITARI («Rivista Marittima» 1900)

Il conflitto Ispano-Americano è assai ricco d'insegnamenti, che i cultori delle scienze politiche e militari si affrettarono a dedurre onde trarre da quella esperienza

la sanzione pratica dei principii della guerra navale moderna.

Questi insegnamenti furono già in gran parte enunciati nel lavoro pubblicato da noi durante la guerra¹ ed in massima parte confermati dagli avvenimenti, onde quasi superfluo sarebbe questo nuovo studio, se le importanti pubblicazioni del Mahan, del Cervera, del Concas y Palau che gettano nuova luce sulla direttività del conflitto e molte altre di eminenti scrittori quali il Feliciangeli, il Wilson, il Müller, il Pluddemann... che completano le relazioni degli ammiragli e le risultanze dei Consigli di guerra non consentissero oggi un esame critico e sintetico assai più perfetto di quello che derivammo dalle situazioni e dagli avvenimenti militari durante il periodo della guerra. [Cfr. il Para. I di questa Parte - N.d.c.].

Molte considerazioni che abbiamo già ragione di esporre, saranno necessariamente ripetute nel corso di questo studio, onde non offenderne l'integrità con eccessive mutilazioni, talché questo lavoro riuscirà una edizione riordinata e corretta di quella precedentemente pubblicata, il cui scopo immediato era piuttosto espositivo

che critico.

La differenza dello scopo, che qui è piuttosto critico che espositivo, implica una differenza di metodo, nel quale appunto risiede l'opportunità di questo nuovo lavoro.

L'esame critico, per riuscire alla meta educativa, non deve circoscriversi al solo periodo del conflitto armato, ma estendersi a tutto il periodo della preparazione politica ed a quello susseguente al conflitto, che implica gli insegnamenti derivanti dalla nuova situazione politica e militare.

Il metodo critico consiglia quindi di dividere il presente lavoro in quattro parti riguardanti: la preparazione del conflitto, l'attuazione strategica, l'attuazione tattica,

le conseguenze della guerra.

* * *

Gli insegnamenti politici-militari si devono principalmente ricercare nel periodo di preparazione al conflitto, e perciò è da questo che inizieremo il nostro critico esame.

¹ Il conflitto ispano-americano, in «Rivista Marittima» 1898 (Nota di D.B.).

La preparazione generale avendo le sue basi nelle condizioni fisiche, intellettuali e morali delle nazioni belligeranti, non ci potremmo dispensare da una breve analisi di queste condizioni, che determinano appunto l'intensità e la resistenza delle energie in conflitto.

Questa prima parte del lavoro comprenderà quindi:

a) I fattori fisici del conflitto;

b) Le energie intellettuali e morali;

c) La preparazione politica e coloniale;

d) La preparazione militare.

Le grandi guerre, continentali e marittime, di questo secolo hanno dimostrato l'enorme influenza che la preparazione esercita sulla condotta e risolutività del conflitto, ma questa preparazione, se in taluni casi può essere artificiosa e non fondata su solide basi nazionali, esige in generale una adeguata corrispondenza tra gli obbiettivi che si vogliono conseguire e le energie nazionali di cui si può con piena sicurezza disporre; onde il primo compito della preparazione è quello di determinare il valore esatto di tutti i fattori dai quali dipende il conseguimento dell'obbiettivo politico-militare.

I FATTORI FISICI DEL CONFLITTO

La teorica esposta dal Mahan col titolo *Elements of sea power*, quella da noi svolta nell'opera *Il potere marittimo* ci dispensano da considerazioni di carattere generale fisico-geografico e ci permettono di affermare, come già affermammo nell'opera *Il conflitto Ispano-Americano*, che per effetto di tutti i fattori fisici l'Unione aveva sulla Spagna una enorme superiorità specialmente nella lotta ad oltranza, e che perciò la risoluzione del conflitto non poteva essere dubbia se non intervenivano funzioni intellettuali e morali che potessero intensamente modificare la situazione derivante dagli elementi fisici della potenzialità militare.

La climatologia, la costituzione e situazione geografica, il numero della popolazione, le caratteristiche fisiche ed etniche, il carattere del governo, gli elementi di ricchezza, di produzione industriale, di civiltà... tutto concorreva a determinare la preponderanza dell'Unione, e di tale preponderanza era pienamente convinto il Cervera quando il 30 di gennaio apriva l'animo suo all'amico Spottorno, ed il 16 marzo esprimeva al Ministro della marina la necessità di evitare a qualsiasi costo la guerra, poiché «no queda la menor duda de que la guerra nos conducirà seguramente a un desastre, seguido da una paz humiliante y de la ruina mas espantosa».

Questo giudizio del veggente ammiraglio, dipendeva forse più da considerazioni di sfacelo navale ed amministrativo che da apprezzamenti sulla efficienza dei fattori fisici sopra enunciati, ma questi dovevano pure essere giustamente valutati quando l'inascoltato profeta diceva «la misma victoria nos seria funesta».

Se nella Spagna l'orgoglio e l'ignoranza ottenebravano l'intendimento della situazione reale, derivante da tutti i fattori, fisici e non fisici, della potenza militare, la gravità di questa situazione non era però ignorata dal governo, cui il Cervera l'aveva ripetutamente esposta, come lo prova la lettera del 16 marzo al Ministro della marina, né ignorata dalla Corte, poiché nella lettera del 16 febbraio l'Ammiraglio affer-

ma al Ministro «que esta opinion mia debe conoscerla la Reina y todo el Consejos de Ministros».

La Spagna non ebbe, come l'Unione, un apostolo militante che spiegasse al popolo il vangelo militare; né il Cervera nella imminenza della guerra poteva assumere questa dolorosa missione, avendo egli l'effettivo comando delle forze navali; ma coloro che risiedevano in alto, che ebbero contezza di questa situazione e nulla fecero per richiamare la nazione al giusto apprezzamento della verità, e moderarne le fallaci illusioni sono rei, assai più di quanti furono sottoposti a consiglio di guerra, dinnanzi alla patria.

Le cause di questa morbosità del sentimento nazionale le analizzeremo tra breve; qui giova solo affermare che se nella Unione l'ignoranza della situazione fisica non era piccola, nella Spagna costituiva l'essenza del fenomeno nazionale.

L'inferiorità derivante dai fattori fisici era cosi evidente, senza l'ausilio della lente telescopica o microscopica, che noi non esitammo ad affermare, quando fu dichiarata la guerra, che la Spagna non aveva altra speranza di compensare la sua enorme inferiorità marittima, ad onta della superiorità del suo esercito, che quella che poteva venirle dalla efficienza della sua flotta. Quale e quanta potesse essere questa speranza i fatti lo dimostrarono, e noi dovremo a suo tempo rideterminarlo, correggendo i troppo ottimisti apprezzamenti già fatti, ma ciò che importa qui affermare, ad insegnamento futuro, si è che ogni nazione debba rendersi un conto esatto della potenza assoluta e relativa dei suoi elementi fisici, onde commisurare a questi le sue imprese e le sue speranze, poiché come saggiamente disse il Cervera "una cosa es tener energia y virilidad para afrontar lo que pueda venir, y otra bacerse ilusiones sobre los resultados que se pueden esperar".

Questi pochi apprezzamenti condensano quanto riguarda l'influenza dei fattori fisici nella lotta, ma prima di procedere ad altra disamina ci sembra opportuno esporre alcune brevi considerazioni sulla influenza che la posizione della capitale può determinare sui conflitti marittimi.

Il Mahan, nei suoi *Elements of sea power*, non ha considerato la posizione della capitale come un elemento efficiente, mentre egli è certo che questa situazione ha esercitato una non piccola influenza tanto sulla direttività, come sulla preparazione del conflitto.

Se le due capitali erano immuni da vulnerazioni dirette, e se la loro posizione non poteva influire intensamente sulla risoluzione materiale del conflitto, ben dissimile fu la loro influenza nella preparazione e condotta della guerra, perché Madrid ha contribuito non poco a falsificare il concetto fondamentale della guerra, alimentando l'illusione che l'esercito cubano potesse preservare l'isola dalla invasione nemica, mentre Washington e New-York influirono potentemente ad imprimere energiche impulsioni all'azione marittima ed a deprimere le esuberanti tensioni del germogliante militarismo.

Le popolazioni quasi marittime della costiera atlantica portarono un forte contributo di impulsi durante il periodo di preparazione, e di buon senso durante il conflitto, ciò che forse non si sarebbe avverato se queste città preponderanti si fossero trovate nell'interno dello Stato.

L'insufficiente protezione di queste città atlantiche e la loro possibile, benché non facile vulnerabilità, furono però cagione di panico e di coercizioni ripetutamente lamentate dal Mahan, per la loro funesta influenza sulla dislocazione delle forze navali, onde se ne deve concludere, come già affermammo nel *Potere Marittimo*, che la posizione centrale delle grandi e preponderanti città è sempre poco efficiente, che quella periferica è quasi sempre troppo vulnerabile e che la posizione eccentrica, favorita da buone condizioni di navigabilità e di flusso, è quella che ha le maggiori attitudini a sviluppare ed a guarantire, in pace ed in guerra, le energie del potere marittimo.

Le precedenti considerazioni affermano, come insegnamento, la necessità di apprezzare seriamente l'efficienza dei fattori fisici; di commisurare a questa le obiettività dello Stato; di rendere cosciente la nazione di quanto possa e debba sperare; di non illudersi sulla possibilità di compensare con altre energie la deficienza di quelle fisiche e naturali, di non falsificare per tali illusioni l'indole della guerra; di sottrarre i grandi centri marittimi, colla educazione o colle difese, alle trepidazioni del panico onde utilizzarne completamente i benefici impulsi.

LE ENERGIE INTELLETTUALI E MORALI

L'indole moderna delle nazioni e dei conflitti, l'immedesimazione del popolo collo Stato, del cittadino col soldato escludono oggidì la possibilità, così specifica delle passate autocrazie, di lottare ad oltranza e con vantaggio, senza il potente ausilio della pubblica opinione e della coscienza nazionale.

Questo ausilio, per essere veramente efficace, non deve essere artificioso ed effimero, né emergere da fonti perturbate ed infette, ma sprigionarsi con flusso continuo e crescente da tutte le fibre e da tutti i globuli della nazione.

Ciò non sarebbe possibile, ad onta del massimo patriottismo, se la nazione non fosse cosciente, quanto è necessario e bastevole, della sua forza, del suo compito o missione, dell'obbiettivo immediato che si propone di conseguire.

La Germania ha dimostrato e l'Inghilterra sta dimostrando l'enorme potere di questa unità della coscienza nazionale, ma non a tutti i popoli può essere concessa in eguale intensità, onde è necessario determinare le caratteristiche di questa forza nel conflitto.

Importa dunque vedere quale fosse lo stato di tensione, qualitativa e quantitativa, della coscienza delle due nazioni, e quale fosse l'intendimento dell'obbiettivo immediato che lo stato di coscienza imponeva di conseguire.

Esamineremo quindi, benché dubbiosi delle nostre forze, quale fosse la coscienza della forza da cui derivava la necessità del compito o della missione, per procedere poi a determinare quale fosse l'intendimento dell'obbiettivo che dal compito era specialmente indicato.

Quale poteva essere nell'Unione e nella Spagna la coscienza della loro forza?

Le caratteristiche principali della coscienza americana furono già da noi tratteggiate nell'opera *La situazione militare mediterranea*, ove affermammo la latente minaccia che gli Stati Uniti avrebbero tra breve esplicata internazionalmente, concludendo nel 1895 che «L'Europa assisterà stupefatta, fra non molto, allo spettacolo di una Minerva nautica emergente, in pieno assetto di guerra, dal cervello di una nazione cosciente dei suoi grandi destini».

Questo apprezzamento fu più largamente svolto nell'opera Il conflitto Ispano-Americano, accennando alle cause di consolidamento ed a quelle di perturbazione della coscienza americana, onde ci limiteremo a poche e brevi considerazioni che siano complemento a quelle precedentemente enunciate. Aveva l'Unione un sentimento ben definito della propria forza nazionale?

Noi crediamo di no. Questo sentimento non poteva ancora essersi formato per

mancanza di occasioni che ne permettessero la misura ed il controllo.

La guerra d'indipendenza, per quanto valorosamente e tenacemente combattuta, era stata assai modesta cosa sia per terra che per mare, e l'esito finale fu piuttosto dovuto al concorso della Francia ed alle rivalità europee anziché all'azione delle energie nazionali. Questa guerra, i cui ricordi ed insegnamenti sono ormai storici più che vitali, non può quindi porgere una adeguata misura della capacità di conflitto e costituire un vero elemento della coscienza nazionale.

La guerra di secessione, per gli interessi e gli scopi che la provocarono e per la vera indole di conflitto civile, non si presta troppo a misurare la coscienza della forza in una lotta internazionale. Essa offeriva bensì, come rivela il Callwell² la prova di una grande energia e capacità direttiva, della solidità degli eserciti confederati, del valore personale, delle audacie navali, della perseveranza nella lotta, delle grandi risorse di cui disponevano i federali... ma rivelava altresì una grande disorganizzazione politica, amministrativa, ed una grande difficoltà di trasformare i corpi di volontari in un esercito regolare, quando manca la fiducia nei capi e l'incentivo delle guadagnate vittorie.

Quella guerra, inoltre, benché abbia offerto occasione alla flotta federale di brillanti attacchi di fortificazioni, forzamenti di passi, torneamenti navali e di efficace cooperazione continentale e marittima, era rimasta piuttosto una guerra costiera e fluviale anziché una vera guerra navale, mancando i confederati di un armata capa-

ce di contendere ai federali il dominio del mare.

Né la lotta continentale, né quella costiera potevano offrire sperimentalmente la misura della forza e dare la tonalità alla coscienza nazionale. In difetto di sperimentali sanzioni, la coscienza della forza s'argomentava da ipotesi e da estimazioni piuttosto astratte che concrete, che fornivano una sensazione ma non un vero sentimento nazionale. All'Unione mancava adunque una vera misura della sua marzialità, e perciò la coscienza della forza era piuttosto vaga, squilibrata, perturbabile e quindi insufficiente ed inadeguata ad offrire un solido fondamento al compito dell'americanismo, condensato nella formula di Monroe, che sintetizzava la missione nazionale.

Quale parallelo sarebbe mai stato possibile fra la coscienza della forza germa-

nica o britannica e quella dell'Unione?

Mancando la misura e la tonalità della coscienza marziale, ne doveva derivare

una mal definita intuizione del compito nazionale.

La teorica del Monroe era quindi rimasta una idealità più che una obiettività, un dogma piuttosto che un principio di Stato, e la coscienza si equilibrò fra il monroismo ideale ed il jafferismo pratico, a seconda delle tendenze presidenziali, senza mai consolidarsi in un ben determinato proposito.

Questo stato di gestazione, o meglio di impreparazione della coscienza americana, si rivela in tutte le esortazioni che il Mahan ha prodigate nei suoi apostolici

² Callwell, Effect of maritime command on land campaigns, 1897 (Nota di D.B.).

scritti, ma specialmente nell'*Interest of America in sea power* che fu, mi si passi la licenza, il Pietro l'Eremita della prima crociata per la conquista del vello cubano.

Benché la coscienza non si fosse ancora bene consolidata, egli è certo però che andava sempre più determinandosi col sentimento della propria individualità, di modo che la coscienza della forza e quella della missione si sviluppavano e rafforzavano contemporaneamente, per reciprocità di cause e di effetti.

Lo stato di coscienza della Unione era quindi quello giovanile, che non ha più le timidità e sconfidenze dell'adolescenza ma non ha ancora raggiunto lo slancio e l'ardimento della gioventù; che si prova ad una impresa che gli sembra facile, ma colle esitanze nel prendere la risoluzione e lo slancio.

L'avvenire dirà a quali ardimenti si cimenterà questa coscienza giovanile: qui ci interessa riconoscere che essa non aveva ancora raggiunto, due anni or sono, quello stato di fiducia in sé stessa che giustifica le forti ed immediate risoluzioni a compimento della nazionale missione.

Questa missione di tutorietà che l'Unione aveva assunto, era essa una vera vocazione, un grido della coscienza nazionale?

La risposta è certamente difficile; ma tenendo conto delle buone intenzioni e degli alti principii di rettitudine, di moralità politica così ripetutamente affermati dal Mahan, si dovrebbe credere che l'Unione considerasse proprio come un caso di coscienza la politica ed umanitaria tutela dei diritti americani.

Quando però si considera che l'apostolo, indicando i compiti ai suoi discepoli, segna col dito la terra oltreoceanica, verso cui rapidamente procedono i missionarii per insegnare la bibbia ed il vangelo di Mac-Kinley a suono di cannonate, si cade in sospetto sulla sincerità della coscienza e rettitudine della missione.

Qualunque sia per essere questo stato di coscienza della forza e del diritto dell'Unione, egli è certo che se non è una vocazione genuina e sincera, non è nemmeno un prodotto artifizioso di eccitazioni politiche che rapidamente si formi e si dissolva, onde è necessario ritenere che questo stato di coscienza era ed è tale da giustificare il compito nazionale, e consigliare la ricerca degli obbiettivi che questa missione determina con maggiore evidenza.

Quale poteva essere l'obbiettivo immediato, politico e militare, che da tale stato di coscienza si estrinsecasse più fortemente?

Le maggiori previsioni avrebbero indicato l'obbiettivo inglese anziché quello spagnuolo.

L'integrità continentale americana era certamente più mutilata dal possesso britannico che dall'ispano; le repulsività istintive indicavano l'Inghilterra come l'odiata dominatrice del passato e la potente rivale del futuro; tutte le manifestazioni popolari rivelavano una astiosità così cocente che sarebbe stato facilissimo elevarle alle incandescenze dell'ira e dell'odio.

Ma... quanti ma tra Washington e London...

La saggezza e la prudenza consigliavano di non prendere il toro per le corna ma bensì per la coda; ed è ben giusto e commendevole che faccia il *picador* chi non può fare *l'espada*.

Il problema dell'obbiettivo da scegliere si presentava quindi determinatissimo all'uomo di Stato, ma bisognava farlo comprendere al popolo, iniettarglielo nel sangue che pel passato ardeva d'anglofobia. Urgeva provocare lo stato di tensione nazionale, e questa inversione d'animo fu abilmente e sapientemente provocata e compiuta, per mezzo dell'apostolato del Mahan, del Clarke, del White e dei loro discepoli.

Se imperfetto e non pienamente equilibrato era tuttavia lo stato di coscienza

della Unione, quale era quello dalla Spagna?

Aveva essa un esatto sentimento della sua forza, del suo compito, dell'obbiettivo politico-militare da conseguirsi?

Lo stato di coscienza della Spagna era andato via via degenerando per cause sociali, politiche, finanziarie e questa grande perturbazione nazionale, che aveva le sue origini nell'indole della razza e dello Stato, rendeva impossibile un ben equilibrato sentimento della sua forza, del suo compito, dei suoi obbiettivi.

L'orgoglio e la malsana fierezza della razza, la tradizione storica, lo apparato militare saturo di invadenza e di esteriorità... tendevano ad esagerare l'efficienza della forza, la quale in realtà poggiava sopra basi assai fragili e per la massima parte artificiose e fittizie.

La nazione non aveva né poteva avere un esatto sentimento della sua forza, essendo mancata, dopo la guerra napoleonica, l'occasione di controllarne l'efficacia, ed avendo l'opera del governo e degli scrittori mancato al suo compito educativo, lusingando piuttosto che deprimendo l'orgoglio e la vanità nazionale.

La Spagna si avventurava quindi ad un pericoloso conflitto senza avere coscienza della inadeguata e fittizia sua forza; ma aveva essa un sentimento chiaro e

preciso del suo compito?

Questo compito era indubbiamente la preservazione delle sue colonie, la cui vulnerabilità era grande e la cui perdita avrebbe sempre preceduto, come lo affermava la storia, qualsiasi menomazione della integrità nazionale, o questa sarebbe stata la conseguenza, come avvenne per Gibilterra e le Baleari, del conflitto coloniale.

Non potrebbe negarsi che questo compito fosse sufficientemente compreso dalla nazione, come lo prova la serie delle guerre e dei sacrifizi fatti per le colonie del Pacifico e specialmente per quelle delle Antille; ma ciò che la coscienza nazionale non comprendeva era l'indole di questo compito, per modo che il sistema di esaurimento e di repressione non poteva riuscire che a fomentare le rivoluzioni ed a provocare la perdita delle colonie.

Il Mahan, esagerando forse, ha largamente dimostrato la fallacia del metodo spagnuolo in antagonismo con quello britannico e nel suo recentissimo lavoro: Lesson of the war with Spain nel capitolo The relations of the United States to their new dependencies ha riconfermato i suoi precedenti giudizi, consigliando ai suoi concittadini di procedere nella colonizzazione del nuovo dominio col metodo inglese e non con quello spagnuolo, poiché benevolence and beneficence strengthened by force sono le maggiori guarentigie della preservazione coloniale.

Se la Spagna ebbe coscienza del suo compito non ne seppe, e non ne volle comprendere il metodo; ed il metodo errato provocò l'erroneo intendimento dell'obbiettivo che da esso emergeva.

Lo sfruttamento e la repressione essendo il sistema di preservazione coloniale adottato, questo doveva necessariamente poggiare sulla coercizione militare territoriale, e quindi sulla efficienza dell'esercito o non su quello dell'armata.

³ T. Mahan, Influence of Sea Power upon history, (Nota di D.B.).

L'obiettivo che dal metodo derivava era quindi l'incremento dello esercito coloniale, il quale provocava inevitabilmente la concussione, l'esaurimento, la reazione, l'odio, la rivoluzione... e come ultima conseguenza l'immoralità politica del possesso e la perdita della colonia.

Se i vasti dominii continentali, come l'India, l'Egitto, il Canada... territorialmente vulnerabili ed aperti alle insidie fomentatrici di ribellioni, esigono un presidio coloniale adeguato alle minacce addensabili, le regioni insulari, anche quando raggiungono una vasta estensione come Cuba, Borneo... possono essere preservate dal potere navale assistito da un ben organizzato servizio di amministrazione di polizia coloniale.

L'armata in questo caso, che era appunto quello spagnuolo, non solo è sufficiente alla preservazione, ma invece di essere causa di esaurimento e di ribellione è energico incentivo allo sviluppo commerciale, industriale, economico dal quale deriva quel benessere delle popolazioni, che soltanto può compensare e lenire la perdita della indipendenza politica.

La Spagna ebbe adunque un esagerato sentimento della sua forza, una errata intuizione della indole del suo compito, ed un più erroneo intendimento dell'obbiettivo politico e militare che la preservazione della colonia imponeva. I tardi ed insufficienti tentativi fatti per conciliare le esigenze della sovranità colle aspirazioni delle colonie non furono spontanee manifestazioni di una migliorata coscienza, e perciò fallirono, come sempre falliranno quando sono dettati dall'egoismo e dalla paura, e non servirono che a precipitare gli avvenimenti ed a suggellare col ridicolo la fine di un sistema improvvido ed inumano.

Le due coscienze nazionali che si affrontarono erano quindi sostanzialmente dissimili, e benché il nostro sentimento fosse più favorevole alla Spagna che alla Unione, come il Mahan giustamente avverte quando scrive «The italian writer, already quoted, a fair critic though spanish in his leanings...» non possiamo dispensarci dal concludere che quantunque imperfetta e tuttavia squilibrata, la coscienza della Unione, per quanto riguarda la guerra, era intellettualmente e moralmente di gran lunga superiore a quella della Spagna.

LA PREPARAZIONE POLITICA E COLONIALE DEL CONFLITTO

La coscienza nazionale avendo determinato il suo obbiettivo, spettava al governo ed alle classi dirigenti preparare la situazione politica e provvedere i mezzi necessari al suo conseguimento.

Come venne attuato questo compito politico?

Esaminiamo dapprima i provvedimenti della Unione e quindi quelli del governo spagnuolo.

La preparazione dell'ambiente nazionale ed internazionale era certamente più difficile per l'Unione che per la Spagna, e ciò nullameno il governo americano e non quello spagnuolo riuscì nel suo compito.

La preparazione nazionale consisteva nel rivolgere verso il Sud le animosità popolari che da un secolo tendevano quasi esclusivamente verso il Nord.

Come rivolgere verso lo Spagna questa fiumana di ripulsioni e di odii che si spingeva con furia sempre crescente contro l'Inghilterra?

Le questioni di Terranova, di Belise, di Mosquitos, di Venezuela, delle Sandwich... che quasi tutte si addentellavano a quella della supremazia navale britannica ed al canale di Panama, e che non erano state risolte con soddisfazione degli Stati Uniti dal trattato di Bulwer-Clayton, avevano ravvivate le repulsività e peggiorata la situazione talché, se non si giungeva a migliorarla, era impossibile al governo riuscire nel suo compito.

Era quindi necessario fare comprendere alla nazione l'esistenza di un interesse reale più grande e più facilmente conseguibile di quello che la teoria di Monroe aveva condensato nella rivendicazione delle provincie nordiche del dominio britannico.

Questo grande interesse, opportunamente esagerato, fu pescato nelle acque del mare Caraibico, il cui dominio politico e militare fu dichiarato indispensabile alla prosperità dell'Unione assai più di quello delle provincie settentrionali.

Il canale interoceanico costituiva certamente un problema d interesse mondiale, come noi dimostrammo nelle già citate nostre pubblicazioni, ma appunto perché internazionale non poteva considerarsi di esclusiva competenza della Unione, ciò che è chiaramente dimostrato dal nuovo progetto del canale di Nicaragua, del quale gli Stati Uniti avranno indirettamente per ora e direttamente in avvenire il possesso.

L'interesse americano fu quindi, come suggeriva l'opportunità, enormemente ingrandito, ed il Mahan si fece l'apostolo della conquista Caraibica mediante una serie di sapienti articoli che, commentati e discussi, rivelarono alla nazione quale fosse il suo interesse ed il suo compito più urgente. Preparato l'ambiente nazionale in modo sufficiente se non perfetto, perché l'antica anglofobia persisteva allo stato latente, bisognava provvedere a rendere propizio l'ambiente internazionale e specialmente quello britannico, che se era meno ostile non cessava però di essere sospettoso delle nuove tendenze espansive della Unione. Il Mahan che già si era cattivata la simpatia della marina militare coi suoi giudizi ad essa più che lusinghieri, espressi nelle opere storiche, coadiuvato dal Clarke, dal White e da quanti plaudivano alla sua iniziativa, intraprese la campagna di conquista della pubblica opinione britannica.

Fu allora che la *blood consanguinity*, il *race patriotism*, la *common descent*, la *identity of the interest*, il *mutual understanding e* molte altre belle cose, che si erano ad un tratto scoperte, furono invocate su tutti i toni per provocare l'evoluzione graduale della pubblica opinione, la quale si arrese facilmente alla evidenza che la *concerted action* della *brotherhood* era la panacea della razza anglo-sassone.

Il Chamberlain, che forse già ruminava la rivincita della fallita incursione di Jameson, cui non poco poteva giovare la *kindship* anglo-americana, colse la palla al balzo e preconizzò nel discorso di Birmingham l'alleanza dei cugini anglo-sassoni.

Benché la *mutual understanding* non potesse essere una alleanza, come noi affermammo immediatamente, ciò non pertanto un compromesso di acquiescenza fu pattuito, ciò che era più che sufficiente per garantire all'Unione la sicurezza del mare per tutto il periodo della guerra.

La situazione europea escludeva la probabilità di ogni altro intervento armato, ed il consenso dell'Inghilterra isolava la Spagna.

Né meno ammirevole fu la preparazione politica alle Antille ed alle Filippine, onde può concludersi che assai raramente maggiori difficoltà furono con maggiore avvedutezza politica superate.

Se la preparazione della coscienza nazionale ed internazionale della Unione fu quasi un prodigio, quella della Spagna potrebbe chiamarsi uno scandalo.

L'inevitabilità del conflitto era da oltre due anni evidente, come ne fanno fede le lettere del Cervera, e poteva anche assai prima prevedersi da chi avesse compresi gli effetti della propaganda del Mahan.

La Spagna non comprese la minaccia, come non aveva compreso l'indole del suo compito e l'obiettività che da questo derivava.

Isolata, internazionalmente dilaniata dai partiti, esausta finanziariamente, procedeva incauta, neghittosa, spensierata verso l'abisso, né una voce coraggiosa si levava per additarle il pericolo, e guidarla a salvamento.

La violenza dei partiti politici non consentì la preparazione della coscienza nazionale; l'isolamento e la perplessità non permisero la preparazione internazionale; le condizioni finanziarie e lo scialacquo del pubblico denaro non consentirono la preparazione delle colonie.

Umiliante e compassionevole fu l'ultimo periodo diplomatico, sciupato in andirivieni da Erode a Pilato, che si risciacquavano con prudenza le mani.

Le nazioni come gli uomini si suicidano. Tale era il destino della Spagna.

Non una ma molte sarebbero state le vie di salvezza, se una forte risoluzione fosse stata presa per tempo; ma la Spagna, data la situazione politica interna, non lo poteva, onde dalle precedenti considerazioni emerge l'insegnamento che le nazioni fortemente perturbate nella loro coscienza non possono avere la misura della loro forza, il sentimento del loro compito, l'intendimento dei loro principali obbiettivi e sono anche incapaci di prendere una forte e nobile risoluzione.

LA PREPARAZIONE MILITARE

L'opera da noi pubblicata durante il conflitto, se poteva consentire apprezzamenti attendibili circa la capacità fisica, intellettuale e morale, apprezzamenti che abbiamo riconfermati colle precedenti considerazioni, non poteva, per mancanza di dati positivi, contenere giudizii certi e concreti sulla preparazione generale e tanto meno su quella speciale riguardante il conflitto.

Le lettere del Cervera, l'ultima opera pubblicata dal Mahan, i documenti ufficiali, e lo splendido – *Annual Repart of the chief of the Bureau of yards and docks for the fiscal year ended june 30, 1898* – permettono di giudicare oggi con sufficiente approssimazione quale fosse la preparazione generale e speciale, tanto materiale che intellettuale, dei belligeranti alla dichiarazione di guerra.

Faremo precedere, per analogia di metodo, gli apprezzamenti che riguardano l'Unione a quelli riguardanti la Spagna.

La preparazione generale riguarda specialmente l'organizzazione di tutti gli elementi, intellettuali e materiali, da cui dipende la potenza militare nelle condizioni normali. La preparazione speciale riguarda l'utilizzazione e l'incremento di questa potenzialità normale nella attualità del conflitto, escludendo i fattori morali e trascendentali la cui imponderabilità sfugge al calcolo, benché non al compito, della preparazione militare.

La potenza normale, che è fondamento a quella speciale, dipende principalmente dalla organizzazione militare della produttività industriale, dei teatri delle

operazioni, delle forze mobili utilizzabili nei conflitti.

Questa organizzazione, specializzandosi ordinariamente in territoriale e marittima dovremmo procedere ad un duplice esame, onde non confondere le dissimili e distinte preparazioni; siccome però il nostro scopo è essenzialmente marittimo, e la guerra di cui ci occupiamo fu, per indole e per fatti, quasi esclusivamente navale, così ci limiteremo a poche considerazioni sufficienti a caratterizzare la preparazione territoriale.

Lo stato di coscienza della Unione, quale fu da noi precedentemente determinato, tendeva ad escludere il compito e la preparazione territoriale, se non in modo assoluto certamente in modo così esplicito da menomare e ritardare quei provvedi-

menti che sono propri della preparazione generale.

L'indole dello Stato, lo spirito mercantile delle popolazioni, le avversioni al militarismo, le sospettosità democratiche e repubblicane, le tradizioni delle guerre d'indipendenza e di secessione... concorrevano ad impedire una forte organizzazione

militare ed a ritardare, se non a compromettere, la preparazione militare.

Le considerazioni che esponemmo nel precedente lavoro *Il conflitto Ispano-Americano* circa gli elementi di potenzialità territoriale dell'Unione, furono tutte confermate dagli avvenimenti e dai risultati della guerra, onde, per evitare un *bis in idem*, ci riferiamo agli apprezzamenti già fatti per concludere che la preparazione generale fece completamente difetto e che perciò i provvedimenti adottati d'urgenza cadono tutti nel dominio della preparazione speciale al conflitto.

L'Unione si è quindi trovata territorialmente impreparata al conflitto, il quale se fu, come doveva essere, essenzialmente navale, non escludeva però in modo assoluto la forte cooperazione dell'esercito per la completa e rapida risoluzione del conflitto.

Quale sarebbe stato infatti lo sviluppo della guerra se la Spagna, meglio preparata navalmente, mantenendosi in uno stato di potenzialità (*in being*) senza tentare grandi od avventurose imprese, utilizzando più efficacemente le sue truppe coloniali avesse prolungato il conflitto oltre il periodo delle calme nel mare caraibico, ed avesse costretto l'armata ed i corpi sbarcati ad affrontare il periodo delle piogge torrenziali e dei cicloni?

Il risultato finale del conflitto singolare non poteva, alla lunga, essere dubbio, dipendendo esclusivamente dal dominio del mare; ma quali imprevedibili eventi poteva cagionare una non breve sospensione delle offese territoriali, ed una difficile, se

non disastrosa, attuazione del blocco navale!

Tutto considerato è forza concludere che, se la preparazione generale era insufficiente a qualsiasi compito, anche la preparazione speciale fu assai misera cosa, ed ove la fortuna non avesse, per errori e neghittosità del nemico, così eccezionalmente sorriso a Santiago, poteva toccare alla Unione una ben dura lezione.

Tout est bien qui finit bien, ma la critica non può dispensarsi dal concludere che se l'imprevu domine à la guerre, come afferma Napoleone, è però l'organisation qui fait la guerre come giudica il Moltke.

Report of the secretary of the War, 1897 (Nota di D.B.).

L'esercito permanente contava in tutto 30 mila uomini dispersi sopra un territorio vastissimo, la Milizia era nominale, e con questa organizzazione si attese la dichiarazione di guerra per chiamare sotto le armi 120 mila volontari che non furono certamente le truppe del Lee e del Jackson e nemmeno quelle del Grant e del Sherman. Quella non lontana esperienza avrebbe dovuto insegnare al governo che prima di sei mesi non è prudenza, con truppe volontarie che nella presente circostanza non potevano avere un nobile spirito di combattività, affrontare una seria campagna di guerra, da che sorge l'insegnamento che la preparazione organica delle truppe, ad onta della bontà e della esuberanza dei mezzi materiali, non può essere differita all'ultimo istante, ma deve procedere di pari passo colla preparazione politica.

Se la preparazione territoriale fu imperfetta, tardiva ed inadeguata al compito, quella navale fu certamente migliore, sufficiente al suo compito e nei limiti di probabilità del successo, quando fosse assicurata dalla acquiescenza britannica la sin-

golarità del conflitto.

L'educazione e l'organizzazione navale erano state specialmente curate, e l'armata aveva assunto un carattere serio ed una costituzione robusta quale si conviene ad una istituzione di Stato, cessando di essere, o quale era, nel precedente decennio, una marina di ventura.

L'intellettualità militare, se non marinaresca, di cui difettava, aveva grandemente progredito e si era fatta omogenea cogli istituti navali superiori, e si era abituata al giusto intendimento della guerra navale, ancora così errato nelle marinerie europee, sotto la sapiente direzione del Mahan.

Gli Stati maggiori della Unione sono oggidì assai diversi da quelli che noi conoscemmo in passato, quando le squadre americane facevano la loro campagna di piacere nel Mediterraneo svernando abitualmente nei porti italiani.

La preparazione generale, educativa ed intellettuale, non poteva essere miglio-

re e non tutte le marinerie europee possono vantarsi di averne l'eguale.

Dilettava bensì la larghezza dei quadri, tanto in alto che in basso e il personale delle macchine, come lo attesta il Melville, ingegnere capo, nel suo *Annual report* 1898; e sopratutto deficienti, per qualità e quantità, erano gli equipaggi della flotta, ciò che impose un non breve tirocinio educativo durante il periodo iniziale della lotta, che avrebbe avuto funeste conseguenze, ad onta della bontà degli Stati maggiori, se la Spagna avesse potuto prendere una immediata ed energica offensiva; ma data la situazione e l'esuberanza dei mezzi materiali, queste imperfezioni si eliminarono col tempo e le armate raggiunsero, al declinare del conflitto, la solidità organica delle squadre permanenti europee.

Ciò che sopratutto deve ammirarsi perché sancito dalla guerra come vedremo in appresso, fu l'omogeneità, l'unità d'intendimento del compito direttivo ed esecutivo di tutta la gerarchia navale, che permise sempre e dovunque la massima inten-

sità e regolarità dell'azione.

Questo fenomeno così raro nelle guerre, quando manca il fascino ed il prestigio assoluto di una sola personalità dirigente, fu indubbiamente dovuto alla omogeneità intellettuale derivante dalla scuola superiore di guerra, dalla propaganda del Mahan e dalla sua influenza nello *Strategical board*.

Benché non perfetta ancora sotto tutti i riguardi, specialmente per quanto concerne l'organizzazione degli equipaggi, la preparazione intellettuale fu lodevole e, per quanto riguarda l'alta gerarchia, meritevole di ammirazione sincera.

La preparazione materiale degli arsenali, dei teatri d'operazione e della flotta, benché buona e più che sufficiente al piccolo compito, fu meno encomiabile di quella intellettuale.

Non è nostro intendimento esporre le condizioni di produttività degli arsenali e tanto meno quelle dei cantieri privati; ci limiteremo ad osservare quanto segue:

a) Gli arsenali di Stato erano troppo numerosi, quando si disponeva di una po-

tente industria privata, e perciò erano quasi tutti di limitata produttività;

b) l'impianto di sette arsenali, se corrispondeva alle future tendenze espansive, era dannoso alla singolare efficienza, per modo che la condizione di *improvement* in cui si trovavano non corrispose alle esigenze di una rapida mobilitazione della flotta;

c) la deficienza di grandi bacini, specialmente nel golfo Caraibico, così saggiamente lamentata dall'Endicott nel suo annual report, era grave lacuna nella prepa-

razione generale.

Questi ed altri apprezzamenti che potremmo esporre permettono di affermare che l'impianto organico era stato troppo vasto; che questa vastità richiedeva un lungo periodo di gestazione; che questo era nocivo alla produttività; che l'insufficienza di questa prolungò, oltre ogni aspettazione, la mobilitazione della flotta; che questo ritardo, non fu, ma poteva riuscire funesto; che la mancanza di grandi bacini nel principale teatro d'operazioni avrebbe, come afferma l'Endicott in a more prolonged war seriously effected its fortunes.

La Spagna si trovava certamente in peggiori condizioni dell'Unione, ma ciò non esclude che la preparazione materiale fosse, per lo stato embrionale in cui si trova-

va, inadeguata alle maggiori esigenze della mobilitazione e della guerra.

I teatri delle operazioni, ad onta delle loro buone condizioni difensive, naturali, si trovavano in una situazione anche peggiore, come già dichiarammo nell'opera

precedentemente pubblicata.

La deficienza difensiva della costiera atlantica è ripetutamente lamentata dal Mahan, per quanto egli non fosse partigiano di esuberanti difese, e se questa insufficienza non poteva compromettere l'esito della guerra, non cessò però di influire sulla sua direttività.

Il teatro caraibico si trovava in condizioni anche peggiori di quello atlantico.

L'arsenale di Pensacola era una ben povera cosa, e mancava di bacino per grandi navi; la New-Orlèans *reservation* non esisteva che in progetto; la base di Key West, improvvisata alla americana, non era una *naval station* ma semplicemente una *coaling station*, onde può conchiudersi che questo teatro d'operazione offriva alla flotta poco più delle sue naturali risorse geografiche.

La preparazione dei teatri della guerra, come quella degli arsenali, lasciava molto a desiderare, ed ove la flotta non avesse assicurato il pieno dominio del mare, ma fosse stata costretta ad una contestazione difficile e prolungata, le conseguenze della impreparazione si sarebbero indubbiamente aggravate, compromettendo la riso-

luzione del conflitto.

L'allestimento della flotta era stato oggetto di maggiori cure e sollecitudini.

Avremo occasione di esaminare, in appresso, la capacità strategica e tattica dell'armata, qui ci preme soltanto stabilire quali fossero le sue caratteristiche più generali e con quali criterii siasi proceduto alla sua preparazione.

Gli Stati Uniti, troppo rispettosi della sentenza del Ferragut, e troppo fidenti nei cuori di ferro sopra navi di legno, si decisero assai tardi alla rinnovazione della glo-

riosa loro flotta.

Solamente dopo il 1880 l'Unione si decise a sostituire la sua flotta di legno e di monitor guardacoste con un naviglio da crociera protetto ma non corazzato, e soltanto dopo il 1890 s'intraprese la costruzione delle navi di linea e degli incrociatori corazzati.

Non è questo il luogo di esaminare quali ragioni politico-militari abbiano prodotto così lungo indugio; importa invece stabilire che tutto il naviglio costruito prima del 1880 era inadeguato ad un compito offensivo, che quello costruito nel successivo decennio, benché dotato in generale di buona velocità e di buon armamento, per l'insufficiente protezione doveva considerarsi complementare ed ausiliario di quello corazzato costruito dopo il 1890, e che perciò questo soltanto costituiva la forza reale dell'armata.

Il naviglio moderno da battaglia impiegabile utilmente nei teatri d'operazione, escludendo i monitor, era quindi costituito da circa 70 mila tonnellate di buone navi, più o meno corazzate, e da circa 75 mila tonnellate di buone navi da crociera, più o meno protette; cui aggiungendo il naviglio torpediniero si aveva un totale di circa 170 mila tonnellate costruito appunto nell'intendimento d'una guerra contro la Spagna.

La preparazione della flotta, subordinata al compito che la politica indicava, fu dunque buona, se non ottima, e quando l'Unione giudicò di potere con successo affrontare il conflitto navale lo provocò confidando, con giusta preveggenza, nelle sue forze, nella impreparazione del nemico ed anche un poco, nei riguardi territoriali, nella fortuna che aiuta gli audaci.

Le precedenti considerazioni permettono di concretare che la preparazione intellettuale fu ottima, ad onta di qualche imperfezione educativa degli equipaggi; che la preparazione della flotta fu buona adeguatamente allo scopo; che quella degli arsenali e dei teatri d'operazioni fu appena mediocre, e che la preparazione territoriale merita le più severe censure.

Esaminata sommariamente la situazione degli Stati-Uniti procediamo ad esaminare quella della Spagna.

La preparazione militare è quasi sempre in armonia colla preparazione politica, e questa è una emanazione della coscienza nazionale, come noi dimostrammo nella teoria del potere marittimo; onde data la grande perturbazione della coscienza spagnola e la già dimostrata incapacità politica alle grandi risoluzioni, si può presagire, come presagimmo due anni or sono, l'impreparazione militare.

L'errato concetto del compito e dell'obbiettivo coloniale ha provocato quello non meno sbagliato della prevalenza territoriale sulla preparazione marittima.

La preparazione territoriale essendosi rivelata durante la guerra altrettanto insufficiente per quanto era stata esauriente delle risorse nazionali, ci dispensiamo da ogni considerazione in proposito, consigliando il lettore di consultare le due opere del Feliciangeli, che ha trattato con grande competenza questo argomento territoriale, e procediamo a considerare la preparazione marittima.

L'organizzazione e l'educazione del personale erano state così neglette da non potersi in alcun modo paragonare a quelle della marineria americana. Benché lo spirito militare e cavalleresco dell'ufficialità fosse elevatissimo, come lo provarono i fatti, ciò non bastava per dare al corpo della marina quella solidità e coesione, senza cui mancherà sempre la solidarietà nell'azione.

A. Feliciangeli, La guerra cubana - 1898 e La guerra ispano-americana - 1898 (Nota di D.B.).

Il giudizio che il Laird-Clowes⁶ ha dato per la marineria italiana è perfettamente ed a maggior ragione applicabile a quella spagnuola la quale non difettava già di splendide doti personali, ma bensì di quell'alito vitale che è l'anima degli organismi militari.

L'ufficialità era abbandonata alle sue istintive ed individuali tendenze, donde lo

sviluppo della personalità a danno della collettività dell'Armata.

Gli istituti superiori, così opportuni alla fusione intellettuale e morale delle dissociate energie, facevano completamente difetto, e l'intendimento della guerra non aveva compiuta la sua moderna evoluzione e plasmato omogeneamente l'intellettualità dell'Armata.

La marineria spagnuola era rimasta la più arcadica, la più satura del classicismo velico fra tutte le marinerie europee, mentre quella americana, svincolata da ogni tradizione e pregiudizio, si era collocata rapidamente alla testa del movimento moderno, ciò che le conferiva una spiccata superiorità nel conflitto.

La preparazione materiale non fu certamente superiore a quella intellettuale.

Gli arsenali del Ferrol, di Cadice, di Cartagena erano rimasti allo stato pressoché stazionario, grandiosi monumenti del periodo velico, come lo arsenale di Venezia il gran museo del periodo remico. I grandi mezzi della industria metallurgica e macchinaria facevano dovunque difetto, e gli stabilimenti privati erano ben lontani da quella capacità produttiva che il Salvador Poggio per compiacenza nazionale, aveva loro di motu proprio conferito,⁷ affermando che l'industria paesana era in grado di soddisfare a tutte le esigenze della creazione e preservazione di una grande flotta moderna.

Alla prova dei fatti risultò quanto il Cervera prevedeva nelle sue lettere alcuni mesi prima della dichiarazione di guerra, cioè l'impossibilità di allestire in ogni punto le navi armate, di armare durante il periodo del conflitto, il *Pelayo*, il *Carlo V*, la *Vitoria*, la *Lepanto*, la *Numancia*, l'*Alfonso XIII* che pure non esigevano grandi rinnovamenti o riparazioni, e di affrettare l'allestimento del *Cataluña*, del *Cisneros*,

della Princessa de Asturias, che da oltre sei anni erano in cantiere.

Ma questa insufficienza di grandi mezzi produttivi era anche resa più increscio-

sa dalla mancanza di ogni risorsa e di ogni riserva delle dotazioni di bordo.

Mancavano il denaro, il carbone, le munizioni, i consumi, i macchinisti, i fochisti, gli elettricisti... Il personale ed il materiale era trasbordato da una nave all'altra, e si provvedeva giorno per giorno alle più urgenti necessità, per via di ripieghi più compassionevoli che umilianti.

Le geramiadi del Cervera su questo argomento sono sconfortanti quanto istruttive, e meritano di essere ricordate, poiché se in parte si assomigliano alle lagnanze del Persano, sono però giustificate da una situazione imparagonabile a quella italiana.

«Es del todo inadmisible la penuria de este arsenal» scrive il Cervera al Ministro. «Miedo da pensar en la resultante de un combate naval, aun cuando nos fuera

ventajoso porque, como y d'onde remediariamos nuestras averias?

«Quanto detalle se toca, pone de manifiesto tan pronto nuestra fatta de recursos, nuestros defectos de organizacion: en resumen, nuestra fatta de preparacion para todo».

⁷ Salvador Poggio, La neutralidad de la España - 1894 (Nota di D.B.).

⁶ Laird Clowes, The millstone round the neck of England, 1895 (Nota di D.B.).

Potremmo trascrivere altre sconfortanti asserzioni del preveggente quanto sfortunato ammiraglio, ma non essendo necessario di rincarare la dose, concludiamo affermando che la preparazione organica era realmente anche peggiore di quella da noi presupposta quando fu iniziata la guerra.

Se la preparazione organica era cattiva, per non dire miseranda, quella dei tea-

tri d'operazione non era certo migliore.

La penisola non potendo costituire un'obbiettivo principale, come dimostrammo nell'opera *Il conflitto Ispano-Americano*, ci dispensiamo dall'esaminare le condizioni difensive dei teatri europei, non senza osservare però che la Spagna non aveva alcuna base d'operazione navale paragonabile alle nostre di Maddalena e Messina; che le piazze di Cartagena, Cadice e Ferrol non avevano certo la capacità di resistenza voluta dalle condizioni di sicurezza dei centri difensivi e che le Baleari e le Canarie, quasi indifese, erano in balìa dell'offensiva nemica.

Il teatro delle Filippine era completamente indifeso.

La rada di Manilla la cui bocca grande è larga 10 km. ed ha profondità di 70 metri, non poteva essere per il passato sufficientemente difesa o sbarrata ed anche og-

gidì richiederebbe opere e spese ingentissime.

L'ammiraglio Alava fino dal 1800 aveva affermata l'indifendibilità di Cavite, e nel 1851 la giunta di difesa aveva proposto di fortificare Subig, per la cui opera fu nel 1880 preventivata una spesa di 15 milioni, ma per le rimostranze di Manilla i lavori non furono iniziati, per modo che soltanto nella imminenza della guerra si iniziarono le costruzioni per l'impianto di 4 cannoni da 15 cent. che non furono mai montati. Cinque torpedini che bene o male erano state affondate sopra una linea di due chilometri costituivano la totalità della difesa di Subig, la base d'operazione della squadra delle Filippine.

Manilla, dopo la decretazione della piazza di Subig, non ebbe altra opera difensiva, rimanendo quella antica del forte S. Rocco ed una batteria provvisoria di 17 pezzi al *Corregidor* sulla punta Sangley, dei quali uno solo da 15 cent. sparò a dife-

sa della squadra nella giornata del 1º Maggio.

I cannoni che dovevano difendere l'entrata della baja di Manilla erano quelli ad avancarica dismessi dalla *Numancia* e dalla *Vitoria* e si trovavano in Cartagena alla dichiarazione di guerra; e le 150 torpedini che dovevano sbarrare l'entrata della rada non giunsero mai a destinazione.

Quando a tale impreparazione si aggiunga la mancanza di bacini di carenaggio e di qualsiasi risorsa e riserva di costruzione, si comprenderà facilmente quale e quanta fosse stata la sollecitudine di tutti i *gobernadores* e di tutti i *governi* che si susseguirono per la protezione e preservazione della colonia.

Il teatro delle Antille, benché meno trascurato e provveduto di qualche antiquata difesa, era ben lontano di offrire sicurezza alla flotta e di appoggiarne le ope-

razioni difensive.

Molte belle posizioni, strategicamente situate, potevano essere senza grandi spese trasformate in basi di operazioni della flotta, senza di che essa non avrebbe potuto esercitare la sua minaccia offensiva, per la funesta attrazione dei centri difensivi nei quali si sarebbe immobilizzata. Avana, Cienfuegos, Santiago, Guantanamo, Nipe erano ottime piazze di rifugio... e fino ad un certo punto quella di Cienfuegos, benché troppo facilmente assediabile, poteva servire di base d'operazione alla squadra, godendo anche il vantaggio di essere testa di linea ferroviaria.

Sulla costiera settentrionale le buone basi d'operazione non difettavano, e scegliendo Nipe ed Avana come arsenali e piazze di rifugio si poteva preparare una splendida piazza strategica a Sabinal, a Cocos, a Moror... non avendo altro fastidio che quello della scelta.

Gli spagnuoli erano però dominati dal fascino delle posizioni a bottiglie, che consentono la massima sicurezza e provocano la massima immobilità, e non si erano ancora abituati al concetto delle piazze manovra, tutto proprio del periodo navale moderno.

Data la struttura delle piazze forti era inevitabile che le forze navali in Cuba dovessero rintanarsi, localizzarsi, immobilitarsi e finire per essere tappate nelle loro bottiglie da ostruzioni, sbarramenti, od anche soltanto dai proiettori elettrici delle navi bloccanti.

La preparazione difensiva, benché mediocre e meglio provveduta di mezzi specialmente per Avana e Cienfuegos, era troppo vincolata al concetto antico della guerra velica per consentire l'utilizzazione attiva della flotta, onde se ne deve concludere che un errato metodo presiedette ad una preparazione la quale, se salvaguardava qualche posizione, non poteva salvaguardare l'isola per mancanza di basi d'operazione navali.

L'Avana come Manilla per i loro capitali interessi, male compresi, non cagionarono, come afferma il Palau, la perdita delle colonie per la funesta influenza sulla preparazione difensiva, ché questa è dovuta a ben altre cause, ma certamente influirono sull'ordinamento militare, continentale e marittimo in modo poco lodevole.

Si può quindi concludere che gli immensi stanziamenti per la difesa nazionale e coloniale riuscirono a lasciare completamente scoperti, sguerniti, impreparati sotto tutti i riguardi i teatri d'operazione dell'Europa, delle Canarie, delle Filippine ed a falsificare il sistema difensivo del teatro caraibico, che si prestava stupendamente ad una non dispendiosa ed efficacissima preparazione.

Nell'opera *Il potere marittimo* affermammo che la preparazione politica è quasi sempre più accurata della preparazione militare, come avvenne nel presente conflitto per l'Unione; seguita lo stesso pensiero se non per la Spagna che fu ugualmente impreparata, e che la preparazione dei teatri di operazione è quasi sempre più imperfetta ed inadeguata al suo compito della preparazione delle forze mobili; onde si dovrebbe sperare che la Spagna, come l'Unione, sancisse questo principio teorico, ma anche qui ci attendono delusioni assai più gravi di quelle che prevedemmo quando fu dichiarata la guerra.

La preparazione della flotta spagnuola non fu progressiva e continua, ma intermittente ed a tensione variabilissima, ciò che fornisce la prima misura della instabilità dei criteri e dei sentimenti nazionali.

Il primo impulso si ebbe dopo il 1860 colla rinnovazione del naviglio, il secondo dopo il 1880 colla costruzione di un naviglio da crociera di assai scarso valore anche per la data della entrata in servizio, il terzo verso il 1890 colla costruzione di navi da crociera corazzate che riuscirono di eccezionalissima efficienza per il loro moderato tonnellaggio.

Nel suo complesso il naviglio spagnuolo riuscì, come tipo, abbastanza buono e seguì nella sua evoluzione il criterio degli spiazzamenti [cioè dislocamenti - N.d.c.]

⁸ Concas y Palau, Defensa del general Montojo y Pasaron, 1899 (Nota di D.B.).

medii e delle alte velocità che corrisponde, secondo noi, alle principali esigenze del compito nazionale.

Se però il programma era buono l'attuazione era pessima, talché, sia per deficienza di mezzi, sia per ignavia metodica, le navi richiedevano poco meno di un decennio, o talvolta anche più, per la loro costruzione ed allestimento.

Questo sistema non permise di utilizzare per la guerra due ottimi incrociatori protetti, la *Lepanto* e l'*Afonso XIII*, e quattro eccellenti incrociatori, il *Cataluña*, il *Cisneros*, la *Principessa delle Asturie* ed il *Carlo V* che, riuniti al *Viscaya*, *Oquendo*, *Maria Teresa*, *Colon* e *Reyna Mercedes*, avrebbero formata una squadra omogenea e veloce, se netta di carena e provveduta di buon combustibile e di buoni fochisti, di circa ottanta mila tonnellate cui, aggregando sei avvisi torpedinieri tra i migliori per servizii di squadra, e sei controtorpediniere di cui si poteva disporre, si conseguiva lo scopo principale di contendere per lungo tempo il dominio del mare, ove non avessero fatto difetto le basi di operazione navale nel teatro delle Antille.

Tutto ciò era non solo possibile ma facile e poco dispendioso, se si fosse provveduto per tempo; ma la pessima preparazione politica e militare non permise di mobilitare, alla dichiarazione di guerra, che la metà di questo tonnellaggio da battaglia, ed anche questo in mediocri, se non pessime, condizioni di armamento.

Mentre però la Spagna non aveva, alla rottura delle ostilità, nemmeno una nave da battaglia in pieno assetto di combattimento, per mancanza di cannoni di grande o medio calibro; per difettosità di otturatori; per l'impossibilità di sostituirli o ripararli; per la deficienza e l'inservibilità delle munizioni da 0,14^m; per la fragilità degli affusti Nordenfelt da 0,057^{mm}; per la deficienza delle dotazioni; pel cattivo stato delle caldaie, degli apparecchi ausiliari, delle carene incrostate... aveva però insediati a consiglio in Madrid quattordici ammiragli e cinque commodori per meditare sulla situazione e decidere quelle belle cose che, mandate ad effetto, affrettarono disastrosamente la risoluzione del conflitto.

Questa dolorosa *via crucis* della critica ci condusse, di stazione in stazione, a contemplare come una nazione, fortemente perturbata nella sua coscienza, proceda d'indugio in indugio, di ripiego in ripiego, d'inganno in inganno, d'errore in errore, di colpa in colpa, di disastro in disastro... fino all'esaurimento materiale e morale.

CAPITOLO II

ELEMENTI STRATEGICI

Le operazioni dei belligeranti non potrebbero essere convenientemente apprezzate se non si delineassero a sommi tratti, seguendo l'esempio dei grandi capitani da Cesare a Napoleone, le condizioni caratteristiche dei teatri delle operazioni.

Queste operazioni militari, per essere studiate nel loro sviluppo strategico, devono prendere le mosse da una situazione chiaramente determinata che sia il punto nautico, per così dire, della campagna di guerra.

Lo studio critico esige inoltre che siano convenientemente determinate le qualità caratteristiche delle forze mobili, poiché la loro eterogeneità odierna costituisce appunto uno degli elementi essenziali della strategia navale, e si potrebbe riuscire ad una critica assai errata se non si precisassero le caratteristiche strategiche delle squadre d'operazione in rapporto coi compiti che loro spettano.

Stabiliti questi capisaldi della critica sarà facile esaminare, con sufficiente esattezza, le operazioni navali, determinandone la saggezza e gli errori, e dedurre dai ricultati gli incagnamenti più probabili

sultati gli insegnamenti più probabili.

Questo capitolo comprenderà quindi:

1º I teatri delle operazioni;

2º Le forze mobili;

3° La situazione iniziale;

4º La direttività della guerra.

Uno studio particolareggiato di queste questioni ci trascinerebbe oltre i limiti segnati dalla indole critica e sintetica di questo lavoro, onde ci limiteremo a tracciare le linee di prospettiva piuttosto che a disegnare e colorire le composizioni, consigliando al lettore che desiderasse approfondire le singole questioni navali l'opera del Wilson⁹, la quale se è deficiente di critica specialmente per quanto riguarda le generalità della guerra, è invece assai accurata e minuziosa in tutto ciò che si riferisce alla esposizione storica degli avvenimenti navali.

I TEATRI DELLE OPERAZIONI

Abbiamo già accennato alla deficiente preparazione difensiva dei teatri delle operazioni quale conseguenza della impreparazione politica nazionale; ora dobbiamo considerare le generalità di questi teatri nei loro rapporti colle esigenze della guerra navale moderna.

Gli avvenimenti navali essendosi sviluppati nei limiti dei due teatri geografici delle Filippine e delle Antille, tralasceremo qualunque considerazione che potesse riferirsi ad altri teatri in cui si potessero sviluppare le operazioni militari, e ci atterremo a poche sommarie considerazioni riguardanti i due bacini principali della guerra.

Teatro delle Filippine. – Il teatro del Pacifico presentava come caratteristica strategica importante il suo completo isolamento, e l'impossibilità di qualsiasi contatto, militarmente effettivo, coi territorii delle nazioni belligeranti.

L'enorme difficoltà di rimediare agli insuccessi, di riparare le avarie, di ricevere soccorsi, di persistere nella lotta navale dopo gravi rovesci... non potevano lasciare alcun dubbio circa la preservazione duratura del dominio del mare, dopo di averlo conseguito.

Benché l'Unione fosse, nei riguardi dell'isolamento geografico, in condizioni meno gravi della Spagna, pure, quando si considera che le isole Sandwich non erano tuttavia annesse e mancavano di ogni stabilimento industriale e di bacini, si è costretti a concludere che un teatro di guerra che si trova ad una distanza di circa nove mila miglia, corrispondenti ad un minimo di trenta giorni di continua

⁹ H.W. Wilson, The downfall of Spain, London 1900 (Nota di D.B.).

navigazione, dal più prossimo arsenale della madre patria, non può fare alcun assegnamento sulla efficacia militare logistica, e che perciò deve essere considerato militarmente isolato.

Questo criterio fondamentale imponeva alla Unione di conquistare il dominio navale il più sollecitamente possibile, ed alla Spagna di contrastarlo il più lungamente con quei mezzi che la situazione consentiva.

L'Unione non aveva altro mezzo di conquistare il dominio militare, territoriale e marittimo, che la preponderanza della flotta; non disponendo di forze territoriali che potessero, in mancanza di un assoluto dominio navale, cooperare con gl'insorti. alla conquista della capitale, che costituiva realmente il principale obbiettivo insulare della guerra.

La squadra americana era quindi costretta a crearsi una base d'operazione eventuale, se non fosse riuscita a conquistare di primo slancio il dominio del mare, ciò che ne avrebbe gravemente compromesso il futuro conseguimento.

Conquistare di primo impeto il dominio del mare era quindi l'obiettività quasi esclusiva dell'Unione nel teatro delle Filippine.

La Spagna doveva naturalmente contrastare questo scopo e preservare il più lungamente possibile la capacità di mantenere le isole immuni da contatti col nemico.

Per conseguire questo scopo occorreva una forza navale non inferiore ai due terzi di quella nemica ed una buona base di operazione che ne consentisse l'efficace impiego difensivo.

La Spagna, anche quando avesse potuto utilizzare tutte le sue forze navali, non era certamente in grado di concentrare alle Filippine una forza equivalente ai due terzi della nemica già raccolta nel Pacifico, senza compromettere gravemente la difesa navale del principale teatro delle operazioni alle Antille, e, in questo caso, anche la buona base d'operazione, se l'avesse avuta, sarebbe riuscita assai poco efficace.

La vastità e la configurazione del teatro delle Filippine non consentivano la possibilità di una efficace difesa strategica da una posizione unica, centralmente situata rispetto al bacino delle operazioni onde, data la insufficienza della flotta e la mancanza di una vera posizione strategica, il problema si riduceva a rimanere in istato potenziale colle forze navali disponibili in una buona posizione difensiva, territoriale e marittima, in attesa dei risultati della guerra nel principale teatro delle Antille, dai quali dipendeva, come già affermammo nell'opera *Il conflitto ispano-americano*, la risoluzione del conflitto, qualunque potesse essere la vicenda della guerra nei teatri secondari.

Il teatro delle Filippine doveva quindi essere provvisoriamente salvaguardato mediante una buona piazza difensiva che, come la nostra della Spezia, permettesse di utilizzare le forze navali in posizione potenziale e consentisse all'esercito coloniale di preservare il più lungamente possibile il suo dominio sull'isola di Luzon e mantenere spiegato, nel peggiore degli eventi, il vessillo della sovranità.

La piazza di Manilla, per la sua configurazione topografica, non avrebbe potuto soddisfare, territorialmente e navalmente, a questo compito senza un enorme dispendio e perciò bene giudicarono coloro che da cinquant'anni propugnavano la piazza di Subig.

Questa piazza poteva con poca spesa divenire, come la Spezia, un fortissimo baluardo, tanto territoriale che marittimo, della sovranità spagnuola, poiché essa si

trovava in buone condizioni per fare sentire la sua influenza su Manilla, distando non più di quaranta km per terra ed ottanta per mare dai limiti della grande rada della capitale.

La Spagna non seppe, come già dicemmo, giovarsi di questa splendida posizione, la quale, alla dichiarazione di guerra, si trovava completamente indifesa, e nella assoluta incapacità di essere utilizzata come baluardo territoriale e marittimo.

Date queste condizioni del teatro delle Filippine, qualunque difesa navale era impossibile senza una flotta capace di contendere in campo aperto il controllo del mare, e la difesa territoriale non poteva calcolare che sulle truppe opponibili alla dichiarazione di guerra e sulla vulnerabilissima piazza di Manilla, le cui troppo scarse efficienze dovevano necessariamente col tempo esaurirsi, se veniva meno la sicurezza del mare.

Concludendo possiamo affermare che il teatro delle Filippine si prestava, senza grave spesa, ad una difesa ad oltranza che preservasse il diritto di sovranità in attesa della risoluzione del conflitto nel principale teatro delle Antille, ma l'impreparazione era tanta da escludere anche la possibilità, data l'insurrezione, di questo minimo compito.

* * *

Teatro delle Antille. – Le condizioni geografiche di questo teatro della guerra assicuravano alla Unione una grande preponderanza per la continuità e la facilità dei contatti militari, talché l'immediato conseguimento del dominio del mare, certamente utilissimo, non costituiva una obiettività così imperiosa come quella da noi affermata pel teatro delle Filippine.

L'Unione, assai più della Spagna, poteva utilizzare, col tempo, le sue risorse e perciò, anche differito, il dominio del mare era certamente conseguibile.

La capitale importanza del teatro delle Antille e la necessità di risolvere prima

La capitale importanza del teatro delle Antille e la necessità di risolvere prima del periodo ciclonico consigliavano però di agire il più intensamente possibile, assicurando con tutti i mezzi la preponderanza offensiva della flotta.

Alle Antille, come alle Filippine, il compito era essenzialmente navale ed offensivo, e richiedeva, pertanto, preponderanza di forze mobili adeguatamente appoggiate a basi d'operazione od almeno a buone stazioni di rifornimento.

Benché meno indispensabili nel compito offensivo che in quello difensivo, le buone basi di operazione sono sempre una grande funzione della efficienza della flotta e perciò, sotto questo riguardo, l'Unione non aveva convenientemente provveduto, e la stazione di rifornimento di Key-West non poteva da sola soddisfare a tutte le esigenze navali.

Il teatro delle Antille, quantunque limitato all'isola di Cuba ed adiacenze, era troppo vasto; e la stazione di Key-West si sarebbe dimostrata insufficiente, se la flotta avesse dovuto contendere attivamente il dominio del mare.

L'inefficienza e l'inattività navale della Spagna giustificano, fino ad un certo punto, l'impreparazione di questo teatro principale della guerra, ma egli è certo che il conseguimento dell'obbiettivo principale, che in questo caso non era l'Avana ma il blocco e l'isolamento completo di Cuba, sarebbe stato assai difficile per mancanza di stazioni permanenti od eventuali di rifornimento, se la Spagna avesse compreso quale era il suo compito difensivo.

Se per l'Unione le basi di operazione erano utili e necessarie, per la Spagna erano assolutamente indispensabili.

Il compito della Spagna era esclusivamente difensivo, ciò che non esclude la controffensiva, e questa difesa di Cuba era essenzialmente navale.

La guerra navale difensiva contro forze preponderanti non può vantaggiosamente esplicarsi senza buone basi d'operazioni nei distinti bacini del conflitto navale.

La struttura del teatro delle Antille imponeva due buone piazze manovra, l'una al nord, l'altra al sud dell'isola, essendo impossibile irradiare la difesa da un solo centro difensivo.

Questi centri difensivi dovevano, inoltre, avere tali caratteri tattici da consentire sicurezza e libertà della flotta, come le nostre piazze di Maddalena e Messina, poiché in questo caso il compito navale non era già quello di rimanere sistematicamente in istato potenziale, come alle Filippine, ma di esplicare una attiva guerriglia che, travagliando la flotta nemica, rendesse impossibile le invasioni marittime, e consentisse all'esercito di avere sollecitamente ragione degli insorti.

La costiera settentrionale, che era quella più importante, offriva da Cardenas a Nipe splendide e numerose posizioni, che senza grande spesa potevano ridursi ad efficacissime piazze manovra, quando si fosse rinunciato al sistema di preferire le posizioni *a fiasco* di cui era così eccezionalmente provveduta la perla delle Antille.

La costiera meridionale non offriva condizioni di manovra così favorevoli, poiché Santiago, Guantanamo, Cienfuegos. come l'Avana, Matanzaz Nuevitas... erano dei perfettissimi fiaschi; ma utilizzando Cienfuegos si poteva in sufficiente misura salvaguardare la parte meridionale dell'isola, la quale divenne zona principale delle operazioni solo perché gli spagnuoli mancavano di una base navale sulla costiera settentrionale.

La mancanza di piazze manovra, il fascino di quelle a fiasco, la sicurezza che queste, anche malissimo o punto fortificate, offrivano alla flotta, lo stato miserando del piccolo arsenale d'Avana, la deficienza di qualsiasi risorsa... avrebbero sempre ridotte le forze navali ad infiascarsi, anche quando fossero state assai più numerose di quelle agli ordini del Cervera.

Le misere condizioni ferroviarie e stradali di Cuba, tendevano ancora ad isolare le navi infiascate ed a rendere impossibile qualsiasi correlazione difensiva fra l'esercito e l'armata, anche al solo scopo di domare la ribellione, onde se ne deve concludere che le condizioni naturalmente buone di questo teatro della guerra erano militarmente così inadeguate ad una attiva difesa, tanto territoriale quanto marittima, che le truppe e le navi erano dalla forza delle cose costrette ad immobilitarsi, imbottigliarsi, isolarsi militarmente per modo che l'attività difensiva del conflitto, falsificata nei concetti e nei mezzi, doveva riuscire inadeguata al suo compito.

L'influenza dei teatri della guerra, geograficamente già funesta alla Spagna, lo fu più ancora per la falsificazione dei criteri difensivi che dalla impreparazione militare dovevano necessariamente derivare.

La preparazione dei teatri della guerra è una conseguenza del compito politico e militare nazionale, ma quando questo compito non è compreso, od è errato, anche la preparazione dei teatri di guerra è inadeguata od erronea e provoca sempre, come inevitabile conseguenza, una errata direttività del conflitto, tanto più pericolosa e traviabile quanto più le condizioni militari impongono la difensiva.

La Spagna, assai più della Unione, era quindi soggetta a subire la dannosa influenza della situazione geografica e militare dei teatri della guerra.

LE FORZE MOBILI

L'apprezzamento delle forze mobili, territoriali o marittime, deve essere quantitativo e qualitativo, tanto nei riguardi materiali che in quelli potenziali, onde valutare adeguatamente l'efficienza relativa delle forze nella attuazione del loro compito strategico.

FORZE TERRITORIALI

L'indole quasi esclusivamente marittima del conflitto, lo scopo principale di questo lavoro, e la secondaria importanza delle operazioni territoriali di Manilla e di Santiago, ci dispensano da diffuse considerazioni sul valore quantitativo e qualitativo delle truppe e ci consigliano, a complemento degli apprezzamenti già svolti nell'opera precedentemente pubblicata, di limitarci alle brevi considerazioni seguenti.

1º Le forze territoriali della Unione durante la guerra raggiunsero presso a poco il quantitativo di centocinquanta mila uomini, di cui trentamila regolari e gli altri ar-

ruolati per la guerra.

2º Queste forze furono successivamente utilizzate per corpi di osservazione e di spedizione nei quantitativi di 15 mila per le Filippine; di 5 mila per la guerriglia in Cuba a sostegno degli insorti; di 20 mila per la spedizione di Santiago; di 5 mila per l'occupazione di Portorico, rimanendo le altre nei campi d'osservazione ed a complemento della difesa mobile costiera.

3º La milizia navale, sopravvivenza di antica organizzazione, la cui forza non oltrepassava i cinque mila uomini, era assegnata alla difesa costiera, ed in minima par-

te a completare gli equipaggi delle navi ausiliarie.

Le forze territoriali della Unione per entità, organizzazione, disciplina, ed istruzione erano quindi ben inferiori a qualsiasi compito offensivo di qualche importanza, se gli avvenimenti della guerra avessero resa necessaria, come era probabile, una adeguata correlazione continentale e marittima.

Le forze territoriali della Spagna alla apertura delle ostilità, che determinava l'efficienza loro durante tutta la guerra, se non si giungeva a conseguire una sufficiente

preponderanza navale, erano presso a poco le seguenti:

1º Nella Spagna circa centoventi mila uomini, ripartiti in sette corpi d'esercito, che potevano senza troppa difficoltà essere portati al loro effettivo di guerra;

2º Alle Filippine circa venti mila uomini. tra regolari e volontari, di cui dodici

mila circa nella zona di Manilla e gli altri sparsi nelle guarnigioni delle isole;

3º Alle Antille circa centottanta mila uomini tra regolari e milizia coloniale, dei quali oltre trenta mila ricoverati agli ospedali od inetti al servizio. La dislocazione delle forze era presso a poco la seguente: cinquantamila nella zona di Avana; trentamila nella zona di S. Clara e Cienfuegos; venticinquemila in quella di Portoprincipe; quasi altrettanti in quella di Santiago, e circa diecimila in Portorico.

Queste forze costituivano una enorme preponderanza quantitativa su quelle della Unione, ma la deficienza di provvigioni, di munizionamento, di denaro per le paghe e soprattutto le difficili e scarse comunicazioni logistiche dei teatri della guerra menomavano grandemente l'efficienza complessiva, per la difficoltà di impiegare energicamente le truppe a seconda delle esigenze della situazione militare.

Ad onta però di tutte le menomazioni quantitative e qualitative la forza, se convenientemente impiegata, era esuberante a tutte le esigenze della repressione e del-

la difesa.

Le forze insurrezionali, benché difficilmente valutabili anche dopo la guerra, erano presso a poco così suddivise:

Alle Filippine circa cinquemila al comando di Anguinaldo, che durante il perio-

do della guerra furono aumentate a circa diecimila uomini.

In Cuba circa ventimila insorti al comando di Maximo Gomez nelle zone di Avana e Pinar del Rio; dieci mila al comando di Calisto Garcia nelle zone di Santiago, Holguin e Manzanillo e circa diecimila sotto varii capi nelle zone di Trinidad, Cienfuegos e S. Clara. In totale circa quaranta mila insorti bene armati, cui si aggregavano numerosi reparti di *Mambisi*, gente di valore, sotto il comando dei loro *Cabecillas*.

I rinforzi che dalla Unione giungevano alla spicciolata, con armi, munizioni, denaro, uomini, ecc. conferivano alle guerriglie vigoroso alimento ed impulso, mentre l'indole della guerra e le condizioni topografiche e logistiche dell'isola rendevano assai difficile e repugnante il compito delle repressioni.

Ad onta di tutte le difficoltà, la repressione sarebbe stata possibile se la Spagna avesse potuto mantenere un rigoroso controllo navale, costringendo i ribelli a fare

assegnamento sulle sole loro risorse per l'alimentazione della rivolta.

La situazione territoriale, tanto alle Filippine che in Cuba, era tale da permettere, come già affermammo, di fare *tabula rasa* di tutte le guerriglie, se il potere navale fosse stato in condizione di impedire l'alimentazione della guerra dal mare.

FORZE NAVALI

Le forze navali dei belligeranti, che furono più o meno utilizzate, verranno descritte e valutate nel processo di questo capitolo: qui ci importa osservare che la forza apparente, secondo gli annuari, era rappresentata da 210 mila tonnellate per l'Unione e 115 mila per la Spagna, ma che per molte cause concorrenti la forza effettiva alla dichiarazione di guerra fu per la Spagna minore della metà di quella normale, secondo gli apprezzamenti più ottimisti che potesse fare il Cervera.

A questo naviglio militare deve aggiungersi quello mercantile requisito od acquistato, per servizii ausiliari o per la corsa, dal marzo in poi, e che ricevette un armamento provvisorio di piccoli cannoni, ed una scolta militare composta di due ufficiali ed alcuni marinai.

Le principali navi requisite dalla Unione furono:

S. Louis, S. Paul, Harvard e Yale di circa undici mila tonnellate ciascuno, con velocità di venti miglia e cinque mila tonnellate di carbone;

Jankee, Josemite, Dixie, Prairie di circa sette mila tonnellate con velocità di quindici nodi e duemila tonnellate di carbone;

Sei piroscafi dalle 500 alle 800 tonnellate con velocità di 16 a 18 nodi;

Due navi ospedali, due navi distillatrici, ventidue yachts e cutters ridotti a cannoniere, ventotto rimorchiatori, diciannove navi carboniere, diciassette per munizionamento e vettovaglie.

Questa flotta di 125 navi mercantili era il necessario complemento di una flotta militare di circa 50 navi da battaglia, non tenendo conto delle navi complementari e di difesa localizzata, da che si può giudicare l'enorme traffico e dispendio che cagiona un blocco di pochi mesi, quando il teatro della guerra non è provveduto di una buona ed opportuna base di operazione.

Il naviglio mercantile requisito dalla Spagna si componeva di una ventina di vapori di un tonnellaggio compreso fra 4 a 10 mila tonnellate con velocità da 13 a 19 miglia.

I tre migliori piroscafi di 19 nodi acquistati in Germania dovevano essere impiegati per la corsa; ma, poiché questa non venne attuata, rimasero pressoché inoperosi, ed alla fine del viaggio non erano ancora armati e pronti a prendere il mare.¹⁰

Le caratteristiche unitarie e complessive delle flotte militari furono accuratamente esposte dal Wilson ed anche da noi, nel precedente nostro lavoro più volte accennato, onde ci limitiamo ad alcune sommarie considerazioni.

Il naviglio corazzato, che concreta la vera potenza di combattimento di una flotta, era costituito, per l'Unione, da due incrociatori corazzati *Brooklyn* e *New York* di grande velocità e potenza offensiva ma di debolissima protezione; da cinque corazzate di 1ª classe: *Jowa, Indiana, Oregon, Massachusset, Texas* di grande potenza offensiva e difensiva, ma di limitata velocità compresa fra 13 e 16 nodi;

da un ariete corazzato, *Katahdin*, di debole potenza offensiva e difensiva e mediocre velocità;

da sei guardacoste, *Puritan, Monterey, Terror, Amphitrite, Monadnock, Miantonomoh* di grande potenza offensiva e difensiva ma di scarsissima velocità compresa fra 8 e 10 nodi, fatta eccezione pel *Monterey* che raggiungeva le 12 miglia.

Erano, quindi, in tutto, centotredici mila tonnellate di naviglio corazzato pronto alla dichiarazione di guerra, cui la Spagna non oppose che quattro incrociatori corazzati il *Colon, Maria Teresa, Oquendo, Viscaya* di ventotto mila tonnellate, mentre sollecitando l'allestimento del *Cataluña, Cisneros, Princesa de Asturias, Carlo V,* tutti varati prima del 1897, e le riparazioni del *Pelayo*, avrebbe potuto opporre altre quaranta mila tonnellate di ottimo naviglio, sufficientemente armato e difeso, di alta velocità che, riunito agli altri quattro incrociatori, elevava la potenzialità della flotta a 68 mila tonnellate.

Sottraendo dal naviglio corazzato della Unione le sei navi guardacoste, che per la loro scarsissima velocità non potevano impiegarsi che per blocco e difesa localizzata, si avevano 68 mila tonnellate di ottimo ed omogeneo naviglio strategico contro 90 mila di maggior efficienza tattica ma di minore capacità strategica, ciò che permetteva, secondo le maggiori probabilità, di contendere intensamente il dominio di mare.

Le sessanta mila tonnellate di naviglio protetto e di alta velocità di cui disponeva l'Unione, contro cui la Spagna non avrebbe potuto apporre che la *Lepanto* e

¹⁰ W. Wilson, The downfall of Spain, 1900 (Nota di D.B.).

l'Alfonso 13° di cinquemila tonnellate, costituivano certo una preponderanza considerevole, ma quando si osservi che le condizioni del tiro rapido, sufficientemente sviluppato nelle navi spagnuole, non avrebbero permesso di utilizzare bene questo naviglio in qualsiasi azione tattica, si deve convenire che la Spagna poteva riunire una squadra di undici navi moderne, di oltre 17 miglia, di 80 mila tonnellate contro 20 incrociatori di eguale velocità e tonnellaggio, ma di una capacità difensiva infinitamente minore.

Anche quando si fossero aggregati il *Texas*, l'*Oregon* e il *Katahdin*, uniche corazzate che raggiungevano le sedici miglia, si avrebbero sempre avute ottanta mila tonnellate di naviglio più veloce, omogeneo e di maggiore capacità difensiva contro cento mila tonnellate di eguale potenza offensiva ma inferiore sotto tutti gli altri riguardi, e poiché le condizioni del naviglio torpediniero su per giù si equivalevano, se pure non consentivano una leggera preponderanza per la Spagna, se ne deve concludere che soltanto la colpevole impreparazione ha potuto consentire alla Unione quella enorme superiorità che seppe così rapidamente ed energicamente utilizzare.

L'insegnamento che emerge dall'esame delle forze mobili è che non l'efficienza nominale, quale risulta dagli annuarii, ma la potenza reale conseguita colla preparazione e colla mobilitazione alla apertura delle ostilità è quella che determina la potenza relativa delle flotte, la condotta e la risoluzione del conflitto.

Considerate qualitativamente, in rapporto ai loro compiti, si può senza esitanza concludere che la flotta spagnuola, se utilizzata e mobilizzata opportunamente, era superiore alla americana troppo eterogenea, troppo dissimile per velocità, armamento, corazzatura, autonomia e capacità tattica e strategica per essere impiegata così utilmente quanto quella della Spagna.

La mancanza di una buona base d'operazione alle Antille avrebbe sempre reso difficile, se pure non compromessa, la utilizzazione delle belle qualità strategiche della flotta spagnuola, ma ciò non impedisce di concludere che se la Spagna avesse saputo realizzare tutta la sua forza nominale ed impiegarla con una energia ed una intellettualità eguale a quelle del nemico, i risultati del conflitto potevano essere assai diversi da quello che furono.

Riassumiamo queste considerazioni affermando che, data l'equivalenza di tutti gli altri fattori ed ammessa l'utilizzazione di tutte le forze nominali della Spagna, anche senza i vantaggi di una base di operazione, flotta per flotta e compito per compito, la scelta poteva essere dubbia, se pure non più favorerole alla Spagna, secondo molti apprezzamenti riferiti e confermati dal Mahan."

Siccome però tutti gli altri fattori della potenza navale, tanto fisici che intellettuali e morali, erano favorevoli alla Unione, così è necessario concludere che alla dichiarazione di guerra il valore della forza mobilizzata dalla Spagna, ed utilizzabile strategicamente e tatticamente, non era che una percentuale assai piccola, non certo superiore al terzo di quella dell'Unione.

Questi giudizi sulla efficienza nominale relativa delle due flotte, che già esponemmo due anni or sono, sono oggidì confermati dagli apprezzamenti del Colomb, del Mahan, del Wilson; e quelli che riguardano l'efficienza reale cor-

¹¹ T. Mahan, Lessons of war with Spain, 1899 (Nota di D.B.).

reggono i troppo ottimisti giudizii che facemmo in passato, rispecchiando quelli del Cervera, che così dolorosamente risuonano in tutte le sue profetiche lettere; ma poiché il valoroso e veggente ammiraglio aveva da gran tempo il presentimento della catastrofe e si rassegnò, per due anni, a subirla, dobbiamo concludere queste considerazioni sulla potenza reale dell'armata spagnuola affermando che, se egli ebbe una chiara ed onesta coscienza, non ebbe però una forte e risoluta coscienza.

La situazione iniziale.

Considerato che lo sviluppo delle operazioni prende origine dalla dislocazione delle forze navali nei varii teatri della guerra alla dichiarazione del conflitto, è dalla situazione iniziale che dobbiamo prendere le mosse per giudicare gli avvenimenti e dedurre gli aforismi strategici.

Alla dichiarazione di guerra l'Unione aveva disponibili, nel teatro delle Filippine la squadra del Com. Giorgio Dewey, promosso ammiraglio dopo la fazione di Cavite, che si componeva delle seguenti navi:

Incr. protetti

Olympia - Nave ammiraglia - Disl. 6000 tonn. - bene armata, poco protetta, veloc. 21 nodi.

Baltimore - Disl. 4500 - Vel. 20 nodi - Armamento e protezione come l'Olympia. Raleigh - Disl. 3200 - Vel. 19 nodi - Meno armato e protetto dei precedenti. Boston - Disl. 3200 - Vel. 15 nodi - Meglio armato ma meno protetto del Raleigh.

Cannoniere

Concord - Disl. 1700 - Vel. 16 nodi - Bene armato ma pochissimo protetto.
 Petrel - Disl. 800 - Vel. 13 nodi - Poco armato e meno protetto.
 Cutter Ausiliario - Mac Culloch - Di nessun valore militare - Vel. 10 nodi.
 Navi Onerarie - Nansham - Deposito carbone. Zafiro - Deposito viveri e munizioni.

La divisione navale, escludendo il *Mac Culloch*, che era più di imbarazzo che di utilità in qualsiasi operazione e che aveva ridotto la velocità di navigazione della squadra ad otto miglia, si componeva di sei navi più o meno protette, quasi tutte bene armate con velocità da 13 a 21 nodi.

La caratteristica strategica era quindi grandemente compromessa dalle deboli velocità del *Boston*, del *Concord* e del *Petrel*, dalle quali dipendeva quella delle altre navi. Imperfettissima era quindi la costituzione strategica della squadra.

La caratteristica tattica era dovuta alla potenza dell'artiglieria a tiro rapido costituito da 10 cann. da 0.20 - 24 da 0.15 - 20 da 0.12, ma la capacità difensiva era scarsissima e si può affermare che due incrociatori corazzati tipo *Cristoforo Colombo* avrebbero potuto con vantaggio affrontare questa squadra.

A sostegno di questa squadra si approntavano a S. Francisco il *Monterey* e *Monadnock*, guardacoste corazzati di buona capacità offensiva e difensiva ma di scarsissima velocità. Esse però non avrebbero potuto giungere alle Filippine all'arrivo di

Camara, se questi avesse proceduto da Suez per Manilla e perciò la forza navale, fino alla metà del luglio, rimaneva costituita dalla squadra del Deweey che abbiamo indicata più sopra.

A queste forze la Spagna non poteva opporre che le seguenti navi:

Incr. protetti

Isla de Cuba - Disl. 1040 tonn. - Vel. 14 nodi - Mediocre armamento e protezione.

Isla de Luzon - Disl. 1040 tonn. - Vel. 14 nodi - Mediocre armamento e protezione.

Incr. indifesi

Reina Cristina - Disl. 3200 tonn. - Vel. 12 nodi- Male armato e completamente indifeso.

Castilla - Disl. 3200 tonn.- Vel. 12 nodi - Male armato e completamente indifeso. D. Giovanni D'Austria - Disl. 1200 tonn. - Vel. 12 nodi - Poco armato ed indifeso.

D. Antonio Ulloa - Disl. 1200 tonn. - Vel. 12 nodi - Poco armato ed indifeso. Velasco - Dist. 1200 tonn. - Vel. 12 nodi - Poco armato ed indifeso.

A queste, navi di poco valore militare, si potrebbero aggiungere:

Le cannoniere Cano, Lezo, Duero, Mindanao ed Argos, di nessuna efficienza.

È necessario però aggiungere che il *Castilla* e *l'Ulloa* erano, come afferma il Concas, *sin movimiento* e perciò costretti a rimanere sotto la protezione costiera, onde la squadra dell'ammiraglio Montojo si riduceva a cinque sole navi, in pessime condizioni di moto e di armamento, che tutte insieme non equivalevano tatticamente ad uno solo dei due maggiori incrociatori nemici.

L'Unione aveva dunque esuberantemente provveduto alla preponderanza navale, senza compromettere la quale si sarebbe potuto, come fu intenzione dello *Strategical board*, richiamare l'*Olympia*, che era forse più utile nel teatro delle Antille anziché in quello delle Filippine.

Le forze navali della Unione, nel teatro di guerra occidentale, furono durante la guerra state suddivise nelle seguenti squadre:

Iª Squadra delle Antille - Ammiraglio Sampson, a Cuba.

II^a Squadra dell'Atlantico - Commodoro Schley, ad Hampton Roads.

IIIª Divisione di Blocco - Commodoro Watson, all'Avana e Key-West.

IV^a Divisione di sorveglianza - Commodoro Howell, a New-York.

Vª Divisione costiera - Commodoro X, a Pensacola e New-Orleans.

Questa costituzione iniziale delle forze americane non rimase inalterata durante la guerra, poiché la divisione di sorveglianza sulla costiera nordica fu dislocata alle Antille e quella di blocco rinforzata quando il Sampson bloccò Cervera in Santiago, ma essa rappresenta però lo schema del piano strategico alla dichiarazione di guerra.

La squadra di Sampson alla dichiarazione di guerra, comprendendo la divisione di blocco, era così costituita:

Corazzate

New-York - Disl. 8.500 tonn. - Vel. 20 nodi- bene armata, poco difesa. Jowa - Disl. 11.000 tonn. - Vel. 15 nodi - potentemente armata e difesa. Indiana - Disl. 10.500 tonn. - Vel. 12 nodi - potentemente armata e difesa.

Guardacoste

Puritan - Disl. 6.200 tonn. - Vel. 10 nodi - potentemente armato e difeso. Terror - Disl. 4.000 tonn. - Vel. 10 nodi - bene armato, mediocre difesa. Amphitrite - Disl. 4.000 tonn. - Vel. 10 nodi - bene armato, mediocre difesa. Miantonomok - Disl. 4.000 tonn. - Vel. 10 nodi - bene armato, mediocre difesa.

Incr. protetti

Cincinnati - Disl. 3.200 tonn. - Vel. 18 nodi - mediocremente armato, poco protetto.

Marblebead - Disl. 2.000 tonn. - Vel. 16 nodi - mediocremente armato, poco protetto.

Detroit - Disl. 2.000 tonn. - Vel. 17 nodi - mediocremente armato, poco protetto. Montgomery - Disl. 2.000 tonn. - Vel. 16 nodi - mediocremente armato, poco protetto.

Incr. indifesi

Dolphin - Disl. 1.500 tonn. - Vel. 13 nodi - poco armato ed indifeso. Mayflower - Disl. - tonn. - Vel. 15 nodi - incrociatore ausiliario.

Cannoniere protette

Castine - Disl. 1.200 tonn. - Vel. 14 nodi - bene armato, pochissimo protetto.

Machias - Disl. 1.200 tonn. - Vel. 14 nodi - bene armato, pochissimo protetto.

Helena - Disl. 1.400 tonn. - Vel. 12 nodi - bene armato, mediocremente protetto.

Wilmington - Disl. 1.400 tonn. - Vel. 12 nodi - bene armato, mediocremente protetto.

Nashville - Disl. 1.400 tonn. - Vel. 12 nodi - bene armato, mediocremente protetto.

Newport - Disl. 1.000 tonn. - bene armato, completamente indifeso.

Torpediniere - N. 6 - Disl. 140 tonn. - Vel. 20 nodi - Servizio d'alto mare.

A questa squadra verso la metà del Maggio furono aggiunti il *Vesuvius*, quattro incrociatori ausiliarii di velocità 20 miglia e gran tonnellaggio *(S. Paolo, S. Luigi, Yale, Harvard)* destinati alle grandi crociere, ed una decina di piroscafi armati.

Questa squadra presentava caratteristiche strategiche assai curiose, poiché i limiti della velocità erano 8 e 20 miglia e l'eterogeneità dei tipi la massima che possa offrire un'armata.

È assai difficile scoprire quale criterio strategico o tattico abbia consigliato la costituzione di questa squadra, ma è assai facile affermare la impossibilità di utilizzarla convenientemente.

Più difficile è ancora indovinare il concetto che presiedette alla suddivisione di questa forza navale nelle due squadre di Sampson e di Watson, quando, per la crociera e l'attacco di S. Juan di Portorico, si dovette provvedere a mantenere il blocco nella zona di Avana ed a prendere posizione nella zona orientale dell'isola.

La squadra di Sampson rimase costituita dalle navi: New-York, Jowa, Indiana, Amphitrite, Terror, Detroit, Montgomery ed alcune torpediniere, mentre quella di blocco fu composta dal Puritan, Miantonomah, Cincinnati, Marblehead, Castine, Machias, Dolfin, cui s'aggregarono le altre cannoniere e torpediniere disadatte ad una crociera di altura.

Come si vede le navi furono ripartite quasi esattamente per giusta metà, assegnando navi di ciascun tipo ad entrambe le squadre, ciò che accresceva, anziché correggere, il loro difetto strategico e tattico.

Si può supporre che la ragione di questa formazione fosse tattica per avere due nuclei di corazzate capaci di affrontare le quattro navi del Cervera; ma in tale caso a che serviva una velocità massima di squadra di otto nodi per dare caccia ad un nucleo di navi che avrebbe dovuto farne almeno diecissette?

La squadra dell'Atlantico, che aveva per base Hampton-Roads, era così costituita:

Corazzate

Brooklin - Disl. 9.200 tonn. - Vel. 20 nodi - Bene armato, poco difeso. Massachusetts - Disl. 10.500 tonn. - Vel. 13 nodi - Potentemente armato e difeso. Texas - Disl. 6.500 tonn. - Vel. 15 nodi - Bene armato e difeso.

Incrociatori

Columbia - Disl. 7.500 tonn. - Vel. 20 nodi- Poco armato e poco protetto. New-Orleans - Disl. 7.500 tonn. - Vel. 18 nodi - Bene armato e poco protetto. Minneapolis - Disl. 7.500 tonn. - Vel. 20 nodi - Poco armato e poco protetto.

Questa squadra, cui doveva aggregarsi l'*Oregon*, del tipo *Massachusetts*, era discretamente costituita. Benché non avesse che una velocità massima di 15 miglia, era ragionevole supporre che i tre veloci incrociatori avrebbero potuto, sostenuti dal *Brooklin*, incalzare e costringere il gruppo del Cervera al combattimento; ma per le ragioni che avremo occasione di esporre, crediamo che essa non fosse la più adatta al suo compito essenzialmente strategico.

La divisione di sorveglianza, distaccata fra New-York e Portland, per la protezione delle grandi città settentrionali, si componeva:

Incr. protetto

S. Francisco - Disl. 4.000 tonn. - Vel. 18 nodi - Bene armato ma poco protetto.

Incr. ausiliario

Dixie - Disl. 6.500 tonn. - Vel. 15 nodi - Bene armato ma indifeso. Yosemyte - Disl. 6.000 tonn. - Vel. 15 nodi - Bene armato ma indifeso. Yankee - Disl. 7.000 tonn. - Vel. 15 nodi - Bene armato ma indifeso. Prairie - Disl. 7.000 tonn. - Vel. 15 nodi - Bene armato ma indifeso.

Questa divisione non era in grado di affrontare né di sottrarsi all'inseguimento del gruppo del Cervera. Essa era, quindi, una superfetazione, provocata dal panico popolare, ed era stata infatti armata per iniziativa ed a spese delle città. Essa aveva

certo una apparenza di forza ma avrebbe offerto facile trofeo di vittoria al nemico, se questi giungendo di sorpresa la avesse forzata a battaglia, cui non poteva sottrarsi.

La divisione costiera era composta da dieci monitor antiquati appena semoven-

ti, e da piccolo naviglio militare o requisito di scarsissimo valore.

Una cinquantina di navi, più o meno inservibili, costituite da Yachts, rimorchiatori, barche cannoniere, torpediniere, sottomarini... distribuite nei vari porti della costiera orientale e meridionale, che a tale scopo fu divisa in otto zone di difesa, per la maggiore consolazione dei trepidanti.

La flotta spagnuola poteva considerarsi ripartita, alla dichiarazione di guerra e

nel primo mese delle ostilità, nelle seguenti squadre:

I. Squadra dell'Atlantico - Amm. Cervera - Dislocata a Capo Verde.

Il. Squadra delle Antille - Amm. Manterola - Avana ed altri porti delle Antille.

III. Squadra di riserva - Amm. Camara - Cadice e Cartagena.

Questa suddivisione ed indipendenza delle squadre rimase inalterata durante tutta la guerra, colla sola variante della eliminazione derivante dai combattimenti, e dell'incremento delle navi di riserva che si andavano, *despasito*, allestendo.

La squadra di Cervera comprendeva:

Corazzate

Maria Teresa - Disl. 7.000 tonn. - Vel. 19 nodi - Bene armata e difesa. Viscaya - Disl. 7.000 tonn. - Vel. 10 nodi - Bene armata e difesa. Oquendo - Disl. 7.000 tonn. - Vel. 19 nodi - Bene armata e difesa. Colon - Disl. 7.000 tonn. - Vel. 19 nodi - Bene armata e difesa.

Controtorpediniere

Furor-Pluton-Terror - di 400 tonn. e 25 nodi.

Torpediniere

Ariele-Rayo-Azor- di 100 tonn. e 20 nodi.

Navi onerarie

Alicante-Cadiz.

Questa forza navale, escludendo le torpediniere in cattivissimo stato e quasi inservibili, presentava una seducente apparenza di omogeneità e di efficienza strategica; ma essa era troppo esigua per qualsiasi compito importante, fosse pure quello di una incursione (raid) a tutta forza lungo la costiera nemica a scopo di panico.

Inoltre l'efficienza vera era molto inferiore a quella nominale, poiché, secondo le pubblicazioni del Cervera e gli avvenimenti, risulterebbero le seguenti menoma-

zioni:

a) Il Colon non aveva i due pezzi da 0^m,25;

b) La Teresa e l'Oquendo dovevano cambiare due cannoni da 0^m,14, né risulta che li abbiano cambiati;

c) Il Viscaya aveva la carena incrostatissima, con perdita di circa cinque nodi all'ora;

- d) Tutte le navi avevano la carena più o meno sporca, con perdita di circa due miglia di velocità;
 - e) Le condizioni delle caldaie, escluse quelle del Colon, erano appena mediocri;
 - f) Gli otturatori da 0™,14 erano molto imperfetti;
 - g) Il munizionamento era per circa il 30% difettoso;
 - b) Mancava il mezzo di ricaricare i bossoli usati;
- i) Il Terror e Furor avevano la prora debole contro il mare, per intraprendere navigazioni oceaniche:
 - 1) Le torpediniere Ariel, Azor avevano le caldaie inservibili.
- m) Il legname era troppo largamente impiegato e non venne gettato in mare, come fecero gli americani.
- n) Gli equipaggi mancavano di istruzione; da circa un anno non si facevano esercizii al bersaglio, ed il personale di macchina era scadentissimo.
 - o) Da molti mesi gli equipaggi non erano pagati, per tradizionale sistema.
- È difficile giudicare quale potesse essere il valore reale di questa forza nominale, ma si può senza esitanza affermare che, a parità di valore nominale, il coefficiente di riduzione era assai maggiore per la Spagna che per l'Unione.

La squadra dell'Ammiraglio Manterola alle Antille, era così costituita:

Incrociatori indifesi

Alfonso XII - Disl. 3.100 tonn. - Vel. 12 nodi - Poco armato, niente difeso - Stazione Avana.

Reina Mercedes - Disl. 3.100 tonn. - Vel. 12 nodi - Poco armato, niente difeso - Stazione Santiago.

Venadito - Disl. 1.200, tonn. - Vel. 12 nodi - Poco armato, niente difeso - Stazione Avana.

Infanta Isabel - Disl. 1.200 tonn. - Vel. 12 nodi - Poco armato, niente difeso - Stazione Avana.

Isabel II - Disl. 1.200 tonn. - Vel. 12 nodi - Poco armato, niente difeso - Stazione S. Juan Portorico.

Incr. torpedinieri

- Ensenada Disl. 1.000 tonn. Vel. 15 nodi- Mediocre armamento Debole protezione Stazione Avana.
- M. Pinzon Disl. 600 tonn. Vel. 18 nodi Mediocre armamento Debole protezione Stazione Cienfuegos.
- Nueva Espana Disl. 600 tonn. Vel. 18 nodi Mediocre armamento Debole protezione Stazione Avana.
- Molins Disl. 600 tonn. Vel. 18 nodi Mediocre armamento Debole protezione Stazione Avana.
- V. Pinzon Disl. 600 tonn. Vel. 18 nodi Mediocre armamento Stazione Cardenas.
- N. 6 cannoniere Disl. 500 tonn. Vel. 10 nodi Inservibili.

Questa era la forza nominale, che, nelle migliori ipotesi di armamento non poteva rappresentare una sola buona nave da battaglia, veloce e potente, od un buon incrociatore corazzato tipo *Brooklin* o *Colon*.

Se tale però era la forza nominale, quale era la forza effettiva?

Militarmente non tornerebbe utile esaminarla, ma poiché qui si tratta di un prezioso insegnamento, così crediamo opportuno, anche per l'Italia, trascrivere dai documenti pubblicati dal Cervera la lettera dell'ammiraglio Manterola che riguarda la squadra di suo comando alle Antille.

Delle 55 navi, dice il Manterola (Com. general apostadero en Cuba) che compongono questa mia squadra, 32 sono lance e barche di servizio poco utili anche per la polizia della costa. I due incrociatori sono completamente inutili; l'Alfonso 12° è senza movimento, e la Reina Mercedes, delle sue dieci caldaie ne ha sette inutili e le altre tre poco meno.

«Dei tre incrociatori *Venadito; Isabel II* ed *Ensenada* solo il primo naviga, gli altri due non possono muoversi prima di un mese, cioè prima del luglio. La cannoniera *Magallanes* non può accendere i fuochi; le cannoniere torpediniere, ridotte ad incrociatori, hanno perduta la velocità, principalissima caratteristica loro. Delle cannoniere costruite in Inghilterra credo meglio non parlarne. Le cannoniere torpediniere M. *Pinzon; Nueva Espana; Molins; V. Pinzon*, possono utilizzarsi vale a dire muoversi. Quando V. S., dice il Manterola al Cervera, abbia visto la *Reyna Mercedes*, avrà un'idea delle mie forze».

Il 21 di Maggio, dopo un mese dalla apertura delle ostilità, la squadra delle Antille dunque era costituita da cinque cannoniere od avvisi torpedinieri, del tonnellaggio complessivo di quattro mila tonnellate, la cui velocità massima era ridotta a 14 nodi.

Siccome poi questa forza non era stata concentrata, né poteva più concentrarsi, così può concludersi che la Forza navale alle Antille era rappresentata da due cannoniere il cui armamento complessivo era di quattro cannoni da 0^m.14, dato e non concesso che fossero in buone condizioni di tiro.

Per quanto impreparata, sotto tutti i riguardi, noi supponessimo due anni or sono la Spagna, eravamo però assai lontani dal prevedere un così immane sfacelo: ma questo è documentalmente affermato dagli ammiragli, onde noi domandiamo, come mai non compresero essi l'enorme responsabilità che su loro ricadeva e si rassegnarono a tacere e subire?

La situazione navale alle Antille rispecchia esattamente, in tutto e per tutto, quella di Montojo alle Filippine e perciò egli è evidente che, se gli ammiragli non seppero salvaguardare la loro dignità, ciò dipendeva dalla perturbazione generale della coscienza e del sentimento nazionale.

La squadra di riserva comandata dall'ammiraglio Camara si costituì poco per volta, con navi in precarie condizioni d'armamento, ed ai primi di luglio era cosi costituita:

Corazzate

Pelayo - Disl. 10.000 tonn. - Vel. 15 nodi - Bene armato e protetto. Carlo V - Disl. 9.000 tonn. - Vel. 18 nodi - Bene armato, poco difeso. Numancia - Disl. 7.000 tonn. - Vel. 8 nodi - Male armata e difesa.

Controtorpediniere

Audax - Disl. 400 tonn. - Vel. 26 nodi - In buone condizioni. Osado - Disl. 400 tonn. - Vel. 26 nodi - In buone condizioni. Proserpina - Disl. 400 tonn. - Vel. 26 nodi - In buone condizioni.

Incrociatori Ausiliari

Rapido - Disl. 10.000 tonn. - Vel. 18 nodi - Per trasporto truppe e viveri. Poco armato.

Patriota - Disl. 10.000 tonn. - Vel. 18 nodi - Per trasporto truppe e viveri. Poco armato.

Buenosayres - Disl. 5.500 tonn. - Vel. 14 nodi - Per trasporto truppe e viveri. Poco armato.

Onerarie...

Num. 7 navi di tonnellaggio complessivo di 40 mila tonn.

A questa squadra era pure aggregato l'incrociatore protetto *Alfonso 13*° che non fu in grado di prendere il mare durante tutta la guerra, ed il *Lepanto* che, dopo sei anni dal varo, non era ancora in condizioni di provare la macchina.

Questa squadra, eliminando la *Numancia*, che era ridotta un pontone, aveva qualità strategica e tattica inferiore a quella del *Dewey*; ma se la *Lepanto* e l'*Alfonso* 13° avessero potuto farne parte avrebbe potuto fronteggiarla con vantaggio.

Considerando ora nella loro relatività le varie squadre, escludendo quelle del Montojo e del Manterola, parrebbe di potere concludere, senza esprimere apprezzamenti critici sulla opportunità del frazionamento, che l'Unione si è maggiormente preoccupata della forza tattica, senza cercare di soddisfare nel miglior modo possibile alle esigenze della omogeneità strategica dei tipi preponderanti; che le due squadre principali di Sampson e Schley, benché razionalmente preponderanti su quella del Cervera, non erano però tali da ostacolarne le audaci iniziative, se queste, per efficienza materiale e morale, fossero state, come dovevano ritenersi, possibili.

La Spagna, per mancanza di preparazione, non poteva fare che quello che fece; ma l'Unione, anche nella certezza della debolezza nemica, avrebbe dovuto e potuto utilizzare meglio la grande eterogeneità del naviglio, costituendo una squadra veramente strategica, ed un altra di grande efficienza tattica: la prima per contrastare le possibili incursioni del nemico, la seconda per preservare l'assoluta efficienza del blocco, che erano appunto i due compiti essenziali, per non dire esclusivi della armata americana.

LA DIRETTIVITÀ DELLA GUERRA

Le pubblicazioni del Mahan e del Cervera offrono prezioso contributo alla critica, la quale, se non può ancora essere perfetta come afferma il Mahan, poiché forse it is yet too soon to look for the fulness and justness of treatment in respect to the late hostilities with Spain, può però raggiungere un tale grado di competenza e di serenità, da soddisfare alle esigenze della educazione militare e giustificare la ricerca degli insegnamenti probabili, specialmente nei riguardi della direttività generale della guerra.

¹² Mahan, Lessons of the war with Spain, 1899 (Nota di D.B.).

Questa direttività dipende quasi esclusivamente dall'obbiettivo politico, dalle condizioni del teatro delle operazioni, dalla efficienza relativa delle forze mobili e della loro dislocazione iniziale, onde le precedenti considerazioni ci debbono mettere in grado di comprendere e giudicare con sufficiente esattezza la direzione strategica del conflitto.

La chiarezza e precisione della critica consigliano di considerare la direttività nella sua indole e nella sua attuazione, poiché dalla prima deriva il valore astratto e

virtuale, dalla seconda il valore concreto e reale degli ordini emanati.

Questa distinzione sfugge quasi sempre alla critica militare, forse perché si ammette implicitamente la perfezione della direttività nella sua duplice natura morale e materiale, ma poiché le recentissime guerre dimostrano l'erroneità di questo postulato, così noi esamineremo:

1º l'indole della direttività;

2º i criteri direttivi della guerra.

La direttività della guerra tanto più è perfetta, quanto più essa emana da una sola volontà, sempre e dovunque imperante.

I più perfetti ed intensi periodi militari furono estrinsecazione di volontà domi-

natrici, che integravano tutte le energie dell'esercito e del popolo.

Quando questa dittatrice volontà non esiste, o non può con tutta la sua efficacia estrinsecarsi, od è in contrasto con altra energia di altra indole, od è imperfetta in se stessa... ne deriva inevitabilmente una menomazione della direttività della guerra.

Questa menomazione è tanto più grande quanto più intensi e complessi sono i controlli ed i conflitti d'attribuzione delle volontà dirigenti e perciò, ove tali negatività si escreitano in modo violento e continuo, può facilmente presumersi che assai fiacca ed errata sarà la direzione della guerra.

Questa inefficienza direttiva è una specialità dei tempi presenti, cui nessuna nazione si sottrae interamente, quantunque la menomazione possa estensivamente va-

riare col grado di perturbazione della coscienza nazionale.

Data la maggiore perturbazione della Spagna, è facile presagire la maggiore inefficienza ed erroneità della direzione militare, ma non potrebbe escludersi interamente per l'Unione.

Le cause che maggiormente influirono sulla menomazione della direttività furono, per l'Unione:

a) la mancanza di una vera autorità militare e navale;

b) il dilettantismo militare del presidente Mac-Kinley;

c) l'invadenza politica parlamentare in tutte le Nazioni dello Stato;

d) il dualismo continentale e marittimo, non solo negli ordini militari, ma nel sentimento nazionale;

e) la coercizione esercitata dalla pubblica opinione e da una stampa sguinzagliata sul governo.

Il Mahan non accenna che all'ultima di queste cause menomatrici, ma è indiscutibile che tutte, più o meno, influirono sulla direzione militare, specialmente nel periodo iniziale della guerra, ed in quello riguardante la spedizione di sbarco a Santiago.

Questa influenza però fu indubbiamente meno funesta di quella esercitata dalla pubblica opinione, la quale non solo ebbe velleità offensive contro la costiera spagnuola e contro il commercio, ma perniciosamente influì sulla costituzione e dislocazione delle forze navali. Il Mahan accenna ripetutamente al panico delle popolazioni costiere, "unworthy of men, unmeasured, irreflective, and therefore irrational..." per venire alla conclusione che "a popular outcry, whether well or ill founded, cannot be wholly disregarded by a representative government".

Per tacitare questo schiamazzo popolare si costituirono il *Patrol Squadron* ed il *Flying Squadron*, a complemento della divisione costiera sparpagliata nelle zone di difesa; ciò che sottrasse molte forze al blocco di Cuba, che era il compito principale se non esclusivo della flotta.

Se però queste cause di perturbazione della direttività militare, che si riaccentuarono contro il Sampson durante il blocco di Santiago, non furono troppo funeste in America per i vittoriosi avvenimenti, furono assai più deleterie in Ispagna ove, dato le condizioni della reggenza, del governo, del parlamentarismo, del Carlismo, della lotta civile allo stato latente, della corruzione amministrativa, della impreparazione militare, della incoscienza generale... era inevitabile che la piazza assumesse la dittatorialità della guerra.

Per soddisfare le coercizioni della pubblica opinione, si pensò dapprima alla guerra di corsa, che era impraticabile, date le condizioni del commercio americano e la mancanza di opportune basi d'operazione, spendendo malamente parecchi milioni per l'acquisto di piroscafi veloci che mai furono utilizzati e provveduti di adeguato armamento.

Si spedirono poi, nella imminenza della guerra, l'*Oquendo* ed il *Viscaya*, uno alla volta, a Cuba, quando l'opinione pubblica dell'Avana ebbe timore di rappresaglie americane per lo scoppio del *Maine*. Questo invio di due buone navi in bocca al lupo era una trovata della sapienza popolare, cui *gobernadores* e *gobierno* si affrettarono soddisfare, e fu *gracias de Dios* se quelle navi ritrovarono per tempo il cammino dell'Europa.

La stessa sapienza popolare, come giudica anche il Mahan, confortata questa volta dalle deliberazioni di sedici ammiragli, compreso il Ministro, contro tre, spediva la divisione di Cervera alla catastrofe che, come immantinenti presagimmo, l'attendeva alle Antille.

Per non venire meno ai suoi diritti dittatoriali, la pubblica opinione, esacerbata per gli avvenimenti di Cavite e di Manilla, impose la spedizione di Camara, non si sa bene con quanta approvazione d'ammiragli, ma si sa certo colla stupefazione universale.

La conclusione che limpida emerge da queste considerazioni è che la direttività della guerra per debolezza di tutti i poteri e per la preponderanza di tutti gli elementi del disordine, tende a divenire sempre più difficile, più politica, più demagogica, per sfuggire dalle mani cui spetta in quelle della bestiale dittatorialità della piazza.

Se la direttività della guerra può essere così facilmente e profondamente manomessa, è evidente che i piani di guerra ed i criterii generali direttivi siano soggetti alle medesime cause perturbatrici, onde può facilmente prevedersi una maggiore stabilità direttiva nella Unione che nella Spagna.

Quale era il concetto fondamentale ed il piano di guerra della Unione?

Le numerose pubblicazioni sulla guerra ispano-americana non espongono, né accennano tecnicamente ad un piano coordinato di operazioni onde, in difetto di documenti, sarà necessario coordinare i principali concetti esposti dal Mahan, nella sua autogiustificazione della direttività esplicata dallo *Strategical board* del quale egli era *magna pars* certamente.

I principali pensieri espressi dall'illustre storico e stratega in relazione colla direttività strategica della guerra parrebbero essere i seguenti :

1º Lo scopo politico della guerra essendo quello di liberare le Antille dalla oppressione – from oppression – ne seguiva che le isole divenivano the objectives of

our military movements, onde costringere gli Spagnuoli ad abbandonarle.

2º Le isole di Cuba e Portorico erano egualmente importanti, la prima per considerazioni politiche, la seconda per considerazioni militari, poiché Portorico è, rispetto a Cuba, ciò che Malta è rispetto all'Egitto, e perciò the first objective della guerra avrebbe dovuto essere the eastern island.

3º Il conseguimento simultaneo di questi due obbiettivi non era compatibile colla forza della flotta la quale, come il Mahan ripetutamente afferma a pag. 31, 47, 70, 71... era nominalmente, *on paper*, soltanto equivalente a quella della Spagna.

4º Data la necessità di iniziare l'offensiva contro uno di questi obbiettivi, fu pre-

ferita Cuba a Portorico, per ragione politica ed insurrezionale.

5º Il conseguimento di questo obbiettivo imponeva la preponderanza navale nel mare Caraibico, che doveva essere assicurata rinunciando a qualsiasi obbiettivo secondario.

6º La direttività della guerra doveva basarsi sopra un criterio chiaro ed esclusivo poiché, come sentenzia Napoleone, l'esclusività del proposito è il segreto dei

grandi successi e delle grandi operazioni.

7º In omaggio a tale principio l'offensiva contro la costiera europea della Spagna, ad onta della influenza morale che è often tremendus, ma che, come certe droghe farmaceutiche, è di effetto very uncertain, dovette essere esclusa, poiché there was not at our disposition, either in armored ships or in cruisers, any superfluity of force over and above the requirements of the projected blockade of Cuba.

8° La guerra di corsa, che sarebbe stata un trivial objective, fu esclusa, perché le operazioni contro le Antille e Filippine annientavano completamente il commer-

cio, dipendente in massima parte upon monopoly of the colonial markets.

9° La salvaguardia della costiera atlantica delle grandi città, del cabotaggio ingente... per le cattive condizioni della difesa costiera *imposed a vicious, though inevitable, change in the initial plan of campaign*, che avrebbe dovuto concentrare ogni sforzo contro Cuba, costringendo a frazionare la flotta, distaccando il *Flying squadron* ad Hampton-Roads per la protezione della costiera atlantica.

10° La stazione di Hampton-Roads though not so central as New-York relativamente agli interessi commerciali, era però più centrale rispetto alla intera costa e più vicina al principale teatro della guerra, soddisfacendo alla esigenza di un sollecito

concentramento delle forze navali.

Sono questi i principali criteri espressi dal Mahan, che fu l'ispiratore della guerra, e poiché perfettamente corrispondono a quelli che ebbimo occasione di enunciare due anni or sono, così riteniamo che, avvalorati dal grande maestro, essi corrispondono ai dettati della scienza militare moderna.

Gli apprezzamenti del Mahan sulla efficienza relativa delle flotte parranno forse esagerati, e certamente lo erano, poiché noi stessi, benché ottimisti, stimammo che l'armata spagnuola, on paper, fosse nominalmente poco più della metà di quella americana, giudicando però che talune caratteristiche strategiche, se effettive, potessero compensare la deficienza di tonnellaggio; ad ogni modo, poiché molti apprez-

zamenti inglesi e quello dell'Ammiraglio Beranger, ex ministro della marina spagnuola, affermavano un sufficiente equilibrio navale, era ben giusto che lo *strategical board* per *tenersi al vento*, *si* regolasse in base ai criteri più prudenti.

Le operazioni navali furono dallo *strategical board* e dal *governement* regolate coi precedenti criteri e perciò questi costituiscono le direttrici dei piani di guerra dell'Unione.

Quali erano i criterii direttivi ed i piani di guerra della Spagna?

Dalla pubblicazione del Cervera non emergono né criterii direttivi né piani. Solo risulta che invano l'inascoltato ammiraglio chiedeva ripetutamente al ministro un piano di guerra, porque si nos coge sin plan vendàrn las vacilaciones, las dudas y tras de la derrota, pueden venir la humiliation y la verguenza. A queste sollecitazioni il Ministro della Marina, ammiraglio Bermejo, spediva al Cervera due memorie del capo di Stato maggiore dell'armata, sviluppate in base al criterio errato del dominio del mare e della offensiva navale, ed aggiungeva alcuni apprezzamenti personali che meritano di essere trascritti, poiché da essi risulta quante illusioni si facesse il Ministro sulla forza dell'armata, alla vigilia della dichiarazione di guerra.

«Nella penisola ed in prossimità di Cadice rimarrà, dice il ministro Bermejo, una divisione composta della *Numancia, Vitoria, Alfonso XIII* od il *Lepanto* con tre contro-torpediniere (*Audaz, Osado* e *Proserpina*) e tre torpediniere d'alto mare.

«In Cuba staranno le corazzate Carlo V, Pelayo, Colon, Viscaya, Oquendo e Maria Teresa con tre contro-torpediniere e tre torpediniere, che unite alle otto navi principali dell'Apostodero, avranno il compito di coprire le comunicazioni tra l'Atlantico ed il Golfo del Messico, procurando distruggere Capo Hueso (Key-West), dove gli americani hanno il loro principale deposito di viveri, munizioni e carbone.

«Se ciò si conseguisce, e la stagione fosse favorevole, *el bloqueo* potrebbe estendersi alle coste dell'Atlantico, per tagliare le comunicazioni commerciali della Unione coll'Europa, salvo le contingenze di combattimento, che decideranno a chi deve rimanere *dueno del mar*».

Come si vede il programma era fondato su illusioni circa la possibilità di spedire a Cuba il *Carlo V* ed il *Pelayo* e di trarre qualche utilità dalla squadra del Monterola che, come vedemmo, era ridotta a cinque cannoniere poco più che semoventi; ed in base a queste illusioni si assegnava al Cervera un compito esclusivamente offensivo, con attacco della base d'operazione nemica.

Il Cervera, persuaso della inattuabilità di questo piano di guerra, che era inadeguato anche alle forze che il Ministro sperava di concentrare in Cuba, insisteva sulla necessità di non farsi delle illusioni, sollecitava il permesso di recarsi a Madrid per chiarire la situazione vera al Governo, e chiedeva istruzioni che corrispondessero alle forze di cui egli poteva disporre, facendone rilevare le cattive condizioni d'armamento.

Il Governo, che temeva di fare la luce sulla situazione, non consentì al Cervera di recarsi a Madrid; sollecitò la sua partenza per Capo Verde, benché egli, come comandante in capo delle forze, non avesse ai suoi ordini che la *Teresa* ed il *Colon*, e spedì l'8 aprile, nell'imminenza della guerra, le seguenti istruzioni al Cervera:

«Se le contingenze che sono a temersi permettessero di fissare l'obbiettivo della sua spedizione, questo sarà la difesa di Portorico, che V. E. prenderà a suo carico per la parte marittima...

«Nel caso di cui si tratta, spiegherà V. E. la squadra, sostenendosi mutualmente le unità tattiche che la compongono, appoggiate dalle contro-torpediniere e torpediniere, in modo che non si presenti massa contro massa, a meno che le forzo nemiche non siano inferiori, nel quale caso V. E. prenderà l'offensiva.

«Sopra queste basi svolgerà V. E. il piano di guerra... tenendo in conto che, probabilmente, le forze nemiche a Portorico, in ogni eventualità, non saranno maggiori

di sette navi, comprendendo tra queste tre piroscafi ausiliari».

È difficile intendere, da queste istruzioni, quale concetto della guerra moderna avesse il Ministro e quale fosse il compito che egli assegnasse alla squadra del Cervera, il quale partendo da Capo Verde per le Antille, aveva ben ragione di dire: «por todo esto vacilo a cerca del partido che debo tomar».

Se queste istruzioni erano militarmente incomprensibili per quanto riguarda il compito direttivo, erano poi ingiustificabili per gli errati e colpevoli apprezzamenti delle forze nemiche. Come poteva il ministro affermare che di fronte a Portorico, *llegando el caso*, non si sarebbero trovate che 7 navi americane di cui tre ausiliarie? Come poteva egli attribuire ai nemici così grande ignoranza del loro compito, o co-

sì colpevole trascuranza dei loro doveri?

Tutto ciò conduce a concludere che a Madrid non si conosceva la situazione, non si aveva alcun intendimento della guerra moderna, e si vacillava tra lo scoraggiamento ed il chisciottismo, tra il pessimismo e l'ottimismo, tra l'offensiva presuntuosa e la difensiva localizzata e che, dopo avere dato sfogo alla fantasia colla guerra di corsa, col blocco dell'Atlantico, colle incursioni a scopo di panico, coll'attacco della costiera meridionale e della base d'operazione nemica... si fu ridotti a rannichiare la squadra in Portorico, escogitando un piano di battaglia, probabilmente sotto la protezione dei forti male armati, che è un capolavoro di tattica moderna.

Se i criteri direttivi della guerra adottati dalla Unione erano, nel nostro concetto, per quanto la situazione consentiva, corrispondenti all'obbiettivo politico, alle condizioni del teatro della guerra, alla presunta efficienza nominale delle forze mobili, quelli variabilissimi indagati dalla Spagna non armonizzavano colla situazione ed erano il prodotto di funesti fermenti politici, di impreparazione generale, di imperizia militare fenomenale... ma giunti a questa conclusione dobbiamo domandarci, quale sarebbe stata la più razionale condotta della guerra?

Pel teatro delle Filippine già dicemmo che il criterio direttivo doveva essere quello della stretta difensiva locale, appoggiata ad una solida base territoriale e marittima, che poteva essere quella di Subig, opportunemente situata e tatticamente

adeguata a questo compito.

Il teatro delle Antille esigeva una soluzione diversa, poiché la difesa passiva, localizzata avrebbe affrettato il pieno trionfo della rivoluzione e per essa la perdita completa dell'isola di Cuba. Il salvaguardare Portorico, perdendo Cuba, a nulla giovava, onde il compito navale era quello che noi esponemmo nell'opera *Il conflitto ispano-americano* e che ottenne la autorevole sanzione del Mahan, del quale è importante trascrivere il giudizio a conclusione di questo argomento.

*Spain had (to use the words of an Italian writer [cioè D.B. – N.d.c.] who has treated the whole subject of this war with comprehensive and instructive perspicacity) the possibility of contesting the command of the sea, and even of securing a definite preponderance, by means of a squadron possessed of truly exceptional characteristic, both strategic and tactical, in sbort, by means of a *fleet in being*.

«Such a fleet Spain actually possessed, when the war broke out; only it was not

ready.

"This splendid fleet, resumed our Italian critic, givin rein, perhaps, to a Southern imagination, but not wholly without just reason, would be in a condition to impose upon the enemy the caracter which the conflict should assume, alike in strategic and in tactics, and thereby draw the best and greatest advantage from the actual situation, with a strong probability of partial results, calculated to restore the equilibrium between the two belligerant feets, or even of successes so decisive; if obtained immediately after the declaration of war, as to include a possibility of a Spanish preponderance.

"The present writer (Mahan) guards himself from being understood to accept fulles this estensive programme for a fleet distinctly inferior in actual combative force; but the general assumption, of the Italian author quoted, indicates the direction of effort which alone held out a hope of success, and which for that reason should

have been vigorously followed by the Spanish autorities».

Questo giudizio del più competente stratega navale, che per la sua direttività nella guerra era in grado di apprezzare meglio di ogni altro la situazione generale, ci dispensa da ogni ulteriore indagine circa i criterii direttivi ed i piani di guerra che doveva seguire la Spagna, e ci permettiamo solo di osservare che se il Mahan non accetta ed approva interamente il programma estensivo da noi tracciato, ciò dipende dal fatto che noi supponemmo, come dovevamo supporre, che la Spagna fosse in condizione di utilizzare realmente ed efficacemente le nominali sue forze, e che egli giudica ora con piena conoscenza dei fatti.

L'incapacità della Spagna giustifica certamente le riserve fatte dal Mahan, ma non infirma punto il programma che avevamo tracciato immediatamente e che poteva, secondo noi, essere realizzato completamente, salvo sempre l'influenza delle funzioni intellettuali e morali che modificano il valore nominale delle forze materiali.

Questa larga disamina degli elementi strategici ci permette di procedere rapidamente e sicuramente nell'esame critico delle operazioni navali.

CAPITOLO III

LE OPERAZIONI STRATEGICHE DELLE SQUADRE

, Le considerazioni precedentemente svolte riguardavano il problema strategico nelle sue caratteristiche generali, indipendentemente da qualsiasi obbiettivo navale assegnato alle flotte.

Gli apprezzamenti che furono esposti costituiscono quindi l'atmosfera, l'ambiente, la tonalità generale del problema strategico di cui dobbiamo ora analizzare le singole parti, per dedurne gli insegnamenti sperimentali.

La chiarezza analitica esige che le operazioni siano distinte per teatro d'operazione e per isquadre, se queste ebbero un compito distinto in un medesimo teatro della guerra.

della guerra.

Teatro delle Filippine. – L'unità del teatro, l'indipendenza completa da quello dell'Atlantico, l'unità di comando delle forze, la rapidità della soluzione navale, rendono assai facile l'analisi delle operazioni ed assai chiari gli insegnamenti che da esse derivano.

La squadra dell'ammiraglio Dewey, composta, come dicemmo, dell'*Olympia*, *Baltimore*, *Boston*, *Raleigh*, *Petrel*, *Concord*, *Mac Culloc* e dei piroscafi *Nanshan* e *Zafiro*, si concentrò ad Hong-Kong, ove rimase fino al 24 aprile.

Il giorno 23 il governatore della provincia, in base alle leggi internazionali, richiese la partenza entro 24 ore della squadra, che lasciò l'ancoraggio di Hong-Kong per quello di Mirs, o Mers, alquanto più al Nord, sulle coste della Cina.

I movimenti della squadra di Dewey furono:

a) Il 24 aprile partenza da Hong-Kong ed arrivo a Mirs, di una parte della squadra.

b) Il 25 aprile l'Olympia, il Baltimore, ed il Raleigh giungono a Mirs.

c) Il 27 aprile partenza da Mirs, dopo avere imbarcato il console Williams giunto da Manilla.

d) Il 30 aprile la squadra giunge a Bolinao, sulla costa N. O. di Luzon, dopo una navigazione di 60 ore ad otto miglia circa di velocità.

Il *Boston* ed il *Concord*, sostenuti a distanza dal *Baltimore*, sono spediti in ricognizione verso Subig, ove supponevasi fosse la squadra spagnuola. A Bolinao fu sbarcato un capo guerriglia degli insorti, riunito il consiglio dei comandanti ed allestite le navi per il combattimento prima di fare rotta su Manilla.

e) Alle 23 ½ del 30 aprile la squadra trovavasi al traverso del Corregidor alla entrata della baja di Manilla.

Le successive operazioni, essendo di carattere tattico, saranno analizzate nel prossimo capitolo.

La squadra del Dewey era formata da navi da lungo tempo armate, bene comandate e perciò nelle.condizioni di massima efficienza.

La squadra dell'ammiraglio Montojo, composta come già dicemmo, erasi lentamente organizzata in Cavite; ma, non avendo mai fatto esercizi di tiro e di evoluzione, era deficiente di pratica, ad onta dell'alto spirito che animava gli equipaggi, ciò che escludeva la possibilità di utilizzarla convenientemente in operazioni difensive strategiche, quando pure le condizioni delle navi lo avessero consentito.

I movimenti della squadra spagnuola furono:

a) Il 25 aprile l'ammiraglio Montojo col *Cristina*, *D. Giovanni d'Austria*, *Isla de Luzon*, *Isla de Cuba*, *General Lezo*, *Marqués de Duero* parte da Cavite per Subig, lasciando indietro il *Castilla*, l'*Ulloa*, il *Velasco* ed altri legni minori privi di movimento.

b) Il 29 aprile, l'ammiraglio, riconosciuta l'impossibilità di avere protezione all'ancoraggio, sentito il parere del consiglio dei comandanti, ritorna in Cavite.

Questo ritorno merita alcune considerazioni, poiché esso implica tutto il piano strategico difensivo, e fa argomento di accusa e forse di condanna per l'ammiraglio Montojo.

Non è nostro intendimento esaminare quanto influisse il conflitto di autorità fra il governatore generale Agustin ed il Montojo, ed il dualismo territoriale e marittimo, su questa risoluzione dell'ammiraglio; come però questo conflitto si manifestò anche in Cuba fra il governatore generale Blanco e l'ammiraglio Cervera, così accenniamo il fatto, senza commentarlo, rilevando soltanto che questi conflitti d'autorità sono sempre funesti alla direzione della guerra, specialmente quando mancano accordi preventivi ed unità direttiva.

In Ispagna, assai più che in Francia ed in Italia, il conflitto d'attribuzioni ha conservato tutta l'intensità che ebbe durante il periodo velico, ed era inevitabile la sua manifestazione durante la guerra, tanto nelle grandi come nelle piccole questioni, donde emerge la necessità non solo dell'affiatamento burocratico, ma della affinità fra l'esercito e l'armata.

Accennato di volo questo insegnamento, e constatata la possibilità che il dualismo abbia influito sulla impreparazione della piazza di Subig e sulla risoluzione del Montojo, vediamo quale dovesse essere quella che la situazione consigliava.

L'ammiraglio spagnuolo avrebbe potuto prendere, con o senza il consiglio dei comandanti, le seguenti decisioni:

- 1º Rimanere in Subig, afforzandosi alla meglio, in esecuzione degli ordini ricevuti:
- 2º Nascondersi, come propose il Concas, en un rio ò en los arrecifes del Sur, per prolungare l'esistenza in attesa di eventualità;
- 3º Dare battaglia in alto mare, anticipando colla ecatombe delle Filippine quella di Santiago;
 - 4º Ancorarsi sotto le batterie di Manilla, più potenti di quelle di Cavite;
 - 5º Prendere posizione a Cavite concorrendo alla difesa dell'arsenale.

La prima risoluzione, dato l'imminenza dell'attacco e l'impossibilità di fortificare ed ostruire o sbarrare le due entrate, piccola e grande, non riusciva che a cambiare il luogo del disastro ed a togliere anche ogni più piccola e lontana speranza di reciproco appoggio fra le navi e la difesa costiera.

Il concetto di rifugiarsi e difendersi in Subig era, come già dicemmo, la sintesi difensiva delle Filippine, ma occorreva che l'entrata della rada fosse efficacemente difesa e sbarrata.

Data la situazione, il permanere in Subig equivaleva a rassegnarsi passivamente alla morte senza tentare quell'infinitesimo di fortuna, che gli eventi hanno escluso, ma che il Montojo non doveva trascurare.

La seconda soluzione ci sembra inaccettabile.

Rintanarsi in qualche *arrecifes del Sur*, lontani da Manilla, dall'esercito, in regione deserta ed insorta, priva di qualsiasi risorsa, non poteva offrire altra speranza, anche quando fosse possibile sfuggire alla distruzione, che quella di prolungare fino ad esaurimento dei viveri l'esistenza, con certezza di reddizione, senza avere osato combattere e tentare la fortuna.

L'esempio addotto da Concas¹⁴ non calza, poiché la squadra Cilo-peruana ridossatasi tra l'isoletta Abtao ed il continente era in comunicazione col paese insorto contro gli Spagnuoli e poteva quindi resistere lungamente al blocco ed agli attacchi del Mendez-Nuñez, mentre quella del Montojo aveva dietro di sé un paese insorto e privo di qualunque risorsa, anche non tenendo conto che il Dewey non mancava, come il Mendez-Nuñez, di carbone, di viveri, di munizioni per persistere nel suo compito offensivo.

Queste ed altre considerazioni, che si potrebbero addurre, escludono la possibilità di trarre qualche vantaggio, data la situazione, dal rifugio della squadra spa-

¹⁵ V. Concas y Palau, Defensa del general Montojo, 1899 (Nota di D.B.).

gnuola in qualche posizione interna che non potesse mantenersi in aperta comunicazione coll'esercito concentrato in Manilla.

Il dare battaglia in alto mare con una squadra la cui efficienza tattica non era il quinto della nemica e la cui velocità massima di dieci miglia non consentiva la possibilità della mischia, che avrebbe almeno permesso di vendere cara la vita impiegando lo sprone, poteva essere una risoluzione disperata per l'onore delle armi, ma era certamente la offerta di un olocausto sull'altare della patria.

La mischia che avrebbe giustificata la battaglia era impossibile in alto mare, ma poteva forse tentarsi in un limitato specchio d'acqua, ove il nemico non poteva interamente giovarsi della sua velocità, e perciò questa eventualità doveva essere apprezzata da chi non aveva altro mezzo, non già di vincere, ma di vendere cara la vita.

La quarta soluzione era da escludersi, poiché il governatore Agustin non avrebbe permesso a Montojo di ridossarsi sotto le batterie di Manilla, ed il Dewey non avrebbe esitato a bombardare la città per forzare il Montojo al combattimento; come non esitò ad imporre al governatore di fare tacere le batterie di Manilla, durante l'azione di Cavite, colla semplice minaccia del bombardamento della città.

Per queste ragioni l'affermare, come fece il Wilson, che «it was a mistake not to take position under the fare-more powerful batteries of Manilla» non ci sembra corretto, poiché, se errore ci fu, questo deve essere imputato al governatore Agustin il quale ha chiaramente dimostrato che non intendeva di esporre Manilla al bombardamento per proteggere la squadra.

Il rifugiarsi sotto le batterie di Manilla non salvava la squadra, non escludeva la presa di Cavite, esponeva la città a grave pericolo e perciò, data l'imminenza della battaglia, l'ammiraglio Montojo ha saggiamente operato prescegliendo la posizione

di Cavite a quella di Manilla.

Questa risoluzione dell'ammiraglio spagnuolo ci sembra avvalorata dalle se-

guenti ragioni.

1º Le fortificazioni del Corregidor, la batteria Sangley, quella del Fraile e quelle di Malate, di S. Antonio, della Luneta presso Manilla potevano battere lo specchio d'acqua che la squadra americana doveva attraversare od occupare per attaccare quella spagnuola.

2º Il Castilla, l'Ulloa, il Velasco, il Mindonao ed altri piccoli scafi privi di movi-

mento potevano concorrere alla difesa localizzata.

3º Le navi capaci di muoversi potevano sempre cogliere un istante opportuno, e non mancarono certamente, durante le contromarcie degli americani, per gettarsi, perse per perse, contro le navi nemiche impegnando la mischia.

4º Le eventualità di un combattimento potevano indurre il Dewey in qualche errore, od alla necessità di impegnare l'azione a breve distanza, ciò che avrebbe permesso la migliore utilizzazione delle misere forze di cui disponeva il Montojo.

Egli è ben vero che la batteria Sangley, che costituiva la principale difesa dell'ancoraggio di Cavite, aveva i suoi cannoni inservibili «useless for all practical purposes» come afferma il Wilson, e che le batterie di Manilla furono costrette a tacere per la minaccia del bombardamento, ma il Montojo non poteva ciò conoscere o prevedere, onde se «the position was a fair one» non parrebbe che l'errore «in taking shelter under them (le batterie) was all the graver».

La condotta tattica del combattimento poteva forse essere più energica e meno passiva, come vedremo nel prossimo capitolo, ma la decisione di abbandonare Subig e prendere posizione a Cavite, per un infinità di ragioni militari e morali, era la sola che, secondo noi, data la situazione, potesse prendere l'ammiraglio spagnuolo.

La direttività strategica nel teatro delle Filippine fu lodevole tanto per il Dewey che mirò direttamente ai due obbiettivi principali cioè alla squadra ed alla base d'operazione, quanto per il Montojo che si attenne alla soluzione materialmente e moralmente migliore.

Teatro delle Antille. – La dislocazione iniziale delle squadre di Schley e di Cervera estenderebbe all'Atlantico i limiti del teatro occidentale della guerra, ma poiché nessuna operazione tattica si collega a quella situazione iniziale, così considereremo il teatro principale delle operazioni come l'unico cui si riferiscano i movimenti delle forze navali.

Analogamente a quanto facemmo per il teatro orientale, esamineremo separatamente le operazioni delle squadre di Sampson, di Schley, di Cervera nel loro complesso, e non nei movimenti singolari delle navi che furono temporaneamente distaccate dalle squadre.

Le principali operazioni che si riferiscono direttamente od indirettamente al teatro delle Antille sono le seguenti:

- 1º Dislocazione e concentramento iniziale delle forze navali;
- 2º Attivazione strategica del blocco;
- 3° La squadra di Cervera alle Antille;
- 4° L'esplorazione strategica;
- 5º Concentramento di Sampson e Schley contro Cervera;
- 6º L'uscita di Cervera da Santiago;
- 7º Il vagabondaggio di Camara.

Il legame che esiste fra queste operazioni permette di armonizzare come in un unico quadro, lo sviluppo strategico del conflitto, escludendo qualsiasi considerazione tattica che nuocerebbe al chiaro e semplice intendimento della direttività e sviluppo della guerra.

Dislocazione delle forze navali. – La dichiarazione di guerra dell'Unione alla Spagna ebbe luogo il 26 aprile, con effetto retroattivo di quattro giorni; quella della Spagna all'Unione il giorno 24, ed il blocco di Cuba fu effettivamente stabilito il 29 aprile.

All'apertura delle ostilità le forze navali dell'Unione erano quasi tutte mobilizzate e ripartite nelle tre squadre di Sampson, Schley e Dewey, mentre le sole forze mobilizzate dalla Spagna furono quelle di Cervera, poiché quelle di Montojo e Manterola non avevano efficenza militare.

L'Unione provvide per tempo al concentramento delle navi per modo che la squadra di Sampson in Key-West, e quella di Schley in Hampton-Road si trovarono in piena efficienza di combattimento, cogli equipaggi rinforzati, colle macchine in buono stato, colle carene quasi tutte pulite, coll'opera morta dipinta in grigio verdastro, con difese occasionali nei punti vulnerabili ed improtetti, col legname stivato o sbarcato, con larghe dotazioni di ogni specie... alla dichiarazione di guerra.

Il lungo periodo di temporeggiamento diplomatico permise alla Unione questa completa ed efficiente mobilitazione, che soltanto l'inettezza diplomatica e politica della Spagna ha reso possibile.

Il concentramento iniziale delle due squadre di Sampson e Schley era conseguenza della duplice necessità di coprire la costiera atlantica e bloccare Cuba iniziando l'offensiva. Queste due squadre si trovavano, quindi, a mille miglia di distanza, e l'una e

l'altra a circa tremila miglia da quella di Cervera.

La necessità di mantenere due squadre con obiettivo diverso è largamente esaminata dal Mahan e dal Wilson e perciò non occorrono altre considerazioni per dimostrare che questa suddivisione «though probably the best that could be done under all the circumstances ot the moment, was contrary to sound practice; and that the conditions which made it necessary should not have existed».

Questa conclusione del Mahan, che giustifica la direttività strategica, la divisione delle forze ed il loro dislocamento a Key-West ed Hampton-Roads corrisponde perfettamente alle esigenze della situazione militare, ma l'indole e la forza delle due squadre non furono, come già affermammo nel nostro precedente lavoro, corrispondenti al loro compito.

Il concetto della suddivisione delle forze doveva, se necessario, essere subordinato al compito assegnato a ciascun reparto ed alla forza di cui poteva probabil-

mente disporre il nemico.

Il compito della squadra di Schley era essenzialmente strategico ed esteso, quello della squadra di Sampson principalmente tattico e localizzato, e la forza nemica, alla dichiarazione di guerra, non poteva essere stimata inferiore a sei navi corazzate ed una squadriglia di sei controtorpediniere.

Questa forza era tale, se utilizzata a dovere, da imporre il concentramento, secondo il giudizio del Mahan, di tutte le forze, poiché le due squadre, prima dell'arrivo dell'*Oregon*, erano ciascuna «too weak to hazard in engagement with the

enemy's six».

Data, adunque, la necessità del concentramento, affermata dal Mahan, finché non fosse conosciuto l'entità e l'obiettivo della offesa nemica, parrebbe logico concludere che la suddivisione dell'armata, se giudicata indispensabile per ragione di panico, doveva essere fatta in modo da non compromettere una rapidissima concentrazione e la sicurezza strategica e tattica di entrambi i reparti, tenendo conto delle caratteristiche della squadra di cui doveva disporre il Cervera.

Lo Strategical board, non potendo ancora conoscere le inefficienze della squadra spagnuola, doveva ammettere necessariamente, fino a prova contraria, la piena efficienza strategica e tattica delle sei navi. Siccome era più probabile e più logico che il Pelayo fosse trattenuto in Ispagna e che venisse aggregato l'Alfonso XIII od il Lepanto alla squadra, così l'ipotesi più razionale da assumersi come dato di fatto era che il Cervera potesse disporre di sei navi e sei controtorpediniere capaci di mantenere una andatura di 18 miglia di fronte al nemico; ciò che era possibile se le navi avessero avuto buon personale, buon carbone e le carene pulite.

Tutto ciò era non solo possibile ma facile e doveva perciò essere assunto come

criterio direttivo dallo Strategical board.

La ripartizione delle navi fra le due squadre doveva, quindi, essere subordinata al criterio della velocità, riunendo in una squadra le navi più lente e nell'altra quelle più veloci, senza sagrificare, come lo furono, le qualità strategiche per considerazioni tattiche, nell'intento di assicurare alle due squadre una efficienza di combattimento che era ciò non ostante giudicata insufficiente.

Il provvedimento migliore era di aggregare il *Texas* ed il *Massachusetts* alla squadra di Sampson ed il *New-York* con altri due incrocratori protetti, con velocità maggiore di 19 nodi, tra i molti di cui si poteva disporre, alla squadra di Schley.

La squadra di Sampson così composta di quattro ottime corazzate, benché lente, di quattro monitor potenti, ma lentissimi, e delle navi complementari che le erano state assegnate, aveva la massima attitudine al suo compito tattico.

Le quattro corazzate *Jowa, Texas, Indiana, Massachusetts*, cui poteva anche aggregarsi il *Katahdin*, costituivano una forza omogenea esuberante ad ogni compito di combattimento o di blocco delle sei navi nemiche.

Con tali navi il Sampson, che fu sempre vincolato nei suoi movimenti dalla inefficienza mobile ed autonoma dei monitor, avrebbe potuto guarantire da solo il teatro del mare Caraibico.

La squadra di Schley, colla aggregazione del *New-York* e due incrociatori protetti, avrebbe avuto una forza tattica minore, ma una capacità strategica superiore a quella del nemico.

Lo Schley colle sei o sette navi velocissime, di cui due sufficientemente corazzate e quattro o cinque bene protette, abbastanza omogenee ed autonome, poteva a suo talento essere arbitro del combattimento. L'inferiorità tattica poteva essere compensata dalla posizione prescelta e la potenza d'artiglieria esplicarsi con vantaggio a conveniente distanza.

Una simile squadra poteva per davvero sorvegliare, in virtù della sua grande velocità, la costiera da Savannah ad Halifax; impedire le offese transitorie del nemico, costringerlo a desistere, fuggire od accettare battaglia la quale, se non offriva grandi speranze di successo completo supposta la piena efficienza della squadra di Cervera, avrebbe però ridotta questa in tali condizioni da non dare altra molestia, secondo il concetto di Nelson, «for the rest of the year».

L'aggregazione del *Texas* e del *Massachusetts* riduceva a 14 miglia nominali e 12 effettive la velocità della squadra, la quale aveva bensì una maggiore efficienza tattica, ma non era in grado di utilizzarla, poiché il nemico più veloce poteva, senza gravi avarie, evitare la battaglia ed avrebbe impunemente conseguito il suo scopo morale di spargere il panico lungo la costiera indifesa. Se la suddivisione delle forze s'imponeva per ragioni politiche, essa non può giustificare la formazione di due squadre tatticamente e strategicamente inferiori a quella nemica, presunta e probabile, e l'avere calcolato sulla capacità mobile dei *monitor* nel costruire la squadra di Sampson fu forse, secondo noi, la causa dell'inadeguato riparto delle forze.

L'inefficienza spagnuola non ha messo alla prova le disposizioni dello *Strategical Board*, ma noi riteniamo che, data e non concessa la necessità di subordinare la ragione militare a quella della pubblica opinione, la costituzione delle due squadre poteva risultare più adeguata al loro compito.

Il concentramento della squadra spagnuola a S. Vincenzo di Capo Verde non soddisfaceva a nessun criterio politico o militare, poiché quella stazione in un paese straniero piuttosto ostile che benevolo, sprovvisto di risorse, non consentiva ad una squadra in formazione nessun aiuto o conforto e la manteneva sotto un controllo immediato che menomava l'indipendenza, rivelandone le condizioni ed i movimenti.

La segretezza e la misteriosità, così indispensbili al compito di una squadra potenziale *in being*, erano interamente compromesse, e la maggiore vicinanza a Portorico non costituiva un vantaggio cui si dovessero sacrificare tutti quelli che consentiva la concentrazione alle Canarie, ciò che fu dal Cervera perfettanente compreso.

Dato il compito della flotta, sarebbe sempre stata preferibile, per il movimento iniziale, la stazione delle Azzorre, poiché da questa si minacciava a minima distanza

tutta la costiera nemica, si copriva direttamente la Spagna, si potevano mantenere efficaci relazioni con Cadice, Lisbona, Ferrol, traendone le necessarie risorse, e si rimaneva presso che ad eguale distanza da Portorico.

Qualunque fosse la stazione iniziale, né S. Vincenzo, né le Canarie, né le Azzorre potevano essere le basi di operazione, dovendo queste essere, come lo dimo-

stra la storia, Cadice o Ferrol.

La scelta di S. Vincenzo fu quindi un primo errore strategico, poiché essa escludeva l'intendimento di incursioni offensive, a scopo di panico, e faceva gravitare ne-

cessariamente la flotta verso le piccole Antille.

La dislocazione iniziale delle forze fu quindi imperfetta poiché la Spagna avrebbe dovuto prescegliere le Azzorre e le Canarie, e l'Unione, pur mantenendo, per ragioni politiche, la squadra di Schley ad Hampton-Roads e vicinanze in crociera, avrebbe dovuto costituire la squadra di Sampson in modo da dislocare la divisione dei monitori o naviglio torpediniero alla Havana, e quella delle corazzate in crociera mobile sulla costiera orientale, con base d'operazione provvisoria in una delle splendide insenature, che si potevano con poche forze occupare e presidiare, essendo la regione orientale in mano degli insorti.

Attuazione strategica del blocco. – Le operazioni tattiche, costiere, che fanno parte integrale del blocco, saranno esaminate nel successivo capitolo, onde ci limiteremo ora a considerare la direttivita strategica in rapporto alle obiettività del

conflitto.

Queste obiettività risolutive, come affermammo nell'opera *Il conflitto ispano-americano*, avvalorate oggi dagli avvenimenti e dai giudizi del Mahan, erano:

1.º Il dominio del mare.

2.º L'esaurimento di Cuba.

Il primo dipendeva dalla distruzione o paralizzazione del potere navale della Spagna, ed era quindi essenzialmente navale; il secondo dalla efficienza del blocco

ed era quindi essenzialmente costiero.

Questi due capitali obbiettivi dovevano però essere conseguiti prima del settembre, altrimenti la stagione delle pioggie e degli uragani avrebbe ritardata, compromessa e forse esclusa una vittoriosa risoluzione del conflitto, se intervenivano complicazioni internazionali.

Il conseguimento del dominio del mare era subordinato alla iniziativa del nemico ed alla possibilità di una perseveranza nel metodo difensivo temporeggiato, che poteva essere abbreviato soltanto da una offensiva contro la costiera spagnuola

e da un rapido esaurimento delle risorse cubane.

Se queste risorse fossero state sufficienti ad alimentare indefinivamente la resistenza, e se l'armata spagnuola avesse saputo o potuto persistere nel temporeggia-

mento, l'offensiva contro la costiera europea sarebbe stata indispensabile.

L'Unione non poteva conoscere con sufficiente esattezza gli intendimenti della Spagna, ma conosceva perfettamente le scarsissime risorse dell'isola o dell'esercito in Cuba, come afferma il Mahan, onde l'esaurimento di Cuba era il mezzo più diretto ed efficace per costringere la flotta nemica alle iniziative che potevano, e nel concetto degli Americani dovevano asssicurare loro il dominio del mare.

Il blocco doveva dunque essere intenso, energico ed estensivo onde avviluppare Cuba in modo da esaurirla rapidamente, poiché come noi dicemmo, ed il Mahan confermò riportando il nostro giudizio, «blockade must inevitably cause collapse, given the canditions of insurrection and of eshaustion already existing in the island.

Date le condizioni topografiche, logistiche e militari di Cuba, la parte dell'isola che si trova a ponente della ferrovia Cienfuegos-Sagua la Grande era assai più importante, per la rete ferroviaria quivi esistente, per la concentrazione delle truppe, per la maggiore efficenza economica, militare e civile.

Bloccare effettivamente questa parte occidentale, e mantenere un blocco di crociera lungo la costiera orientale, non essendo possibile bloccare effettivamente 1.500 miglia di costa, era il metodo più efficiente, che non poté essere attuato interamente non già per mancanza di navi, come afferma il Mahan, bensì, secondo noi, per errata ripartizione delle navi ed inadeguato intendimento della direttività strategica del blocco.

Finché la squadra di Cervera rimaneva a più di 2.000 miglia dalle Antille, nessuna preoccupazione di concentramento tattico dovera influire sulla dislocazione strategica, e poiché l'esaurimento di Cuba era l'obbiettivo supremo ogni altro doveva essere a questo subordinato.

Le forze di cui poteva disporre l'ammiraglio Manterola erano così esigue, inefficienti, disseminate ed incapaci di concentramento, che non potevano influire sulla dislocazione del blocco, onde questa doveva, secondo noi, per lo scopo dell'esaurimento, essere presso a poco la seguente:

a) La divisione delle corazzate in crociera mobile, lungo le coste orientali, con base d'operazione a Guantanamo, che doveva e poteva essere immediatamente occupata e presidiata.

b) La divisione dei monitor e torpediniere nella zone di Avana, con base d'operazione a Key-West, se Matanzas non poteva essere occupata e fortificata a dovere per resistere ad un assedio.

c) Quattro gruppi di tre o due incrociatori ciascuno ripartiti a Sagua, Cardenas, Cienfuegos e Santiago.

d) Due rapidi incrociatori ausiliari per collegamento fra la divisione mobile delle corazzate ed i gruppi localizzati.

Questa disposizione era consentita dalle forze di cui poteva e doveva disporre il Sampson, soddisfaceva al concetto del blocco totale dell'Isola, escludeva il cabotaggio della costiera meridionale ed orientale con Hayti e Giamaica; impediva i riapprovigionamenti di Santiago, che consentirono il prolungamento dell'assedio, e permetteva una rapida concentrazione quando questa, per l'avvicinarsi della squadra nemica, fosse stata necessaria, poiché il continuo contatto dell'ammiraglio coi gruppi localizzati avrebbe permesso un ottimo servizio d'informazione a stazioni successive, che la mancanza di linee telegrafiche, utilizzabili nella zona del blocco, rendeva necessario.

Il criterio strategico del blocco fu invece subordinato al concetto del'azione tattica e del concentramento permanente, per modo che la costiera orientale e meridionale rimase completamente scoperta, la zona di Gienfuegos non fu che tardi e debolmente sorvegliata, l'intera flotta si trovò ammassata nella zona di Avana senza utilità, poiché il rumoroso cannoneggiamento non riuscì, né poteva riuscire, a nulla di concreto anche quando l'azione navale fosse stata più intensa, e ciò per mancanza di truppe che occupassero le posizioni dominate dal fuoco delle navi.

Questa preponderanza del criterio tattico su quello strategico fu in gran parte insita nell'ordine di blocco del 22 aprile che limitava l'azione al tratto di costa da Cardenas a Baja-Honda, 100 miglia, lasciando facoltativo al Sampson il blocco di Cienfuegos.

Se l'importanza risolutiva del blocco fu giustamente compresa dal governo, l'attuazione strategica non fu che gradualmente intuita tanto dal Sampson che dallo *Strategical board*, onde non è meraviglia se la prima decina di giorni fu spesa in azioni tattiche, implicite nell'ordine di blocco e forse esplicite con ordini particolari del governo all'ammiraglio.

Le azioni di Havana, Matanzas, Cardenas... dal 22 aprile al 4 maggio non raggiunsero alcun risultato pratico escluso quello istruttivo degli equipaggi, onde il Sampson, desideroso di menare più utilmente le mani, iniziò la crociera verso Portorico e l'attacco di S. Juan, quando già si conosceva la partenza di Cervera da S. Vincenzo con ignorata destinazione.

Questa mossa del Sampson, che si collega alla direzione strategica del blocco, merita una speciale considerazione.

Quale criterio ha inspirato questa mossa?

Era essa d'iniziativa del Sampson o del governo?

È molto probabile che questa mossa verso Portorico fosse proposta dal Sampson, il quale non doveva essere molto soddisfatto dei risultati ottenuti e del compito affidatogli, e ciò tanto più quando si consideri che egli aveva a più riprese manifestato al governo l'intendimento di «strike quickly and strike hard as soon as hostilities commence».

Egli sperava appunto di rifarsi a S. Juan del tempo sciupato innanzi ad Havana, confortato in questa sua speranza dal consenso dei suoi comandanti che, non meno di lui, desideravano di finirla cogli esercizi di bersaglio di nessuna reale soddisfazione d'amor proprio, come lo conferma il Consiglio del 9 maggio in cui fu deciso di proseguire per Portorico anziché persistere in crociera tra Cuba ed Hayti.

Questo desiderio del Sampson e dei suoi comandanti corrispondevano ad un certo punto agli intendimenti del *Navy Department* il quale, supponendo che il Cervera dirigesse per Portorico, decise, come afferma il Mahan, «that a squadron under admiral Sampson's command should proceed to Windward passage for the purpose of observation, with a view to going further eastward if it should appear advisable».

La ragione di questa mossa era quindi, pel governo, quella di avvicinare la squadra al punto di approdo più probabile del Cervera, senza troppo scoprire Key-West ed Havana, mentre per il Sampson era forse quella di trovare l'occasione di menare le mani con qualche risultato soddisfacente.

Il criterio del governo era strategicamente corretto, e doveva attuarsi assai prima, secondo quanto dicemmo, ma quello di Sampson, che subordinava una esigenza strategica di somma importanza ad una eventualità poco probabile, non parrebbe in questa evenienza commendevole.

Qualunque fosse l'approdo provvisorio o definitivo del Cervera, anche questo non era conosciuto, la posizione della squadra del Sampson era il canale tra Cuba ed Haiti.

Questa posizione comprometteva però, secondo il Mahan, la sicurezza del blocco di Havana, provvisoriamente affidato al Watson con due monitor, due incrociatori protetti, tre cannoniere e sei torpediniere.

Questa forza era certo troppo debole per contrastare a Cervera l'entrata all'Havana, ma se la flotta fosse stata ripartita nel modo che dicemmo, il Sampson avrebbe potuto lasciare al Watson gli altri due *monitor*; che tanto lo imbarazzarono nella sua crociera, ed unendo a questi il *Katahdin* si costituiva una squadra di blocco che, per la sua efficienza tattica localizzata, era tale da sbarrare il passo al Cervera o da ridurlo, almeno, in tali condizioni da non potere più riprendere il mare, date le scarsissime risorse del piccolo arsenale dell'Avana.

La crociera del Sampson non ha conseguito risultato tattico alcuno, ha compromesso, spingendosi fino a S. Juan, lo scopo strategico del blocco, ha scoperto l'Avana lasciandovi forze troppo esigue; ed ha conseguito il solo benefizio di dimostrare l'inefficienza dei *monitor* a qualsiasi operazione che non sia esclusivamente costiera e localizzata.

L'attacco di S. Juan, considerato strategicamente, sia come ricognizione, sia come offensiva, data la situazione navale, non può essere approvato. Esso sarebbe stato logico, se tentato immediatamente dopo la dichiarazione di guerra, poiché in tale caso, si poteva fare assegnamento sulla espugnazione ed occupazione dell'isola durante i dodici giorni che dovevano necessariamente trascorrere prima dell'arrivo del Cervera, ciò che era possibilissimo se l'Unione avesse potuto disporre subito di un corpo di sbarco divisionale.

In tale caso la sicurezza del mare era garantita dalla lontananza del Cervera, e la preservazione del possesso guarantita dalla impossibilità in cui si trovava la Spagna di conseguire il pieno dominio del mare, indispensabile alla riconquista dell'isola, anche quando avesse potuto contrastarlo vantaggiosamente per qualche tempo. La vicinanza di Portorico alla costiera della Unione assicurava, anche nella ipotesi di un contrastato dominio, la preservazione del possesso per tutta la guerra.

L'offensiva contro Portorico non essendo stata compiuta nei primi quindici o venti giorni, finché il Cervera non fosse stato distrutto o paralizzato, non era più opportuno il tentarla.

La mancanza di truppe per lo sbarco, l'incognita del Cervera, e le altre ragioni più sopra accennate ci permettono di concludere che l'offensiva su Portorico fu strategicamente e tatticamente una operazione sbagliata.

È bensì vero che la presenza del Sampson a S. Juan, quando il Cervera giunse alla Martinica, può avere influito sulle decisioni dell'ammiraglio spagnuolo, ma, dopo tutto, per l'Unione era assai meglio che il Cervera si rifugiasse in S. Juan anziché all'Avana od in Cienfuegos, poiché il blocco, il bombardamento, l'espugnazione, l'occupazione sarebbero stati compiti assai più facili, e la distruzione o la capitolazione del Cervera inevitabile, se egli non riusciva a riprendere il mare prima di essere bloccato da forze superiori.

Che la mossa offensiva su Portorico fosse giudicata intempestiva, se non erronea, anche a Washington lo si arguisce dal fatto che lo stesso giorno, 9 maggio, in cui fu deciso dal Sampson, dopo il consiglio dei comandanti, di continuare la rotta per S. Juan abbandonando il canale di Haiti, il governo spediva al Sampson un telegramma in cui esprimeva le sue ansietà per l'Avana e per Key-West «urging a speedy return».

Forse questo telegramma non pervenne al Sampson che quando egli giunse a S. Juan o poco prima, onde egli si attenne alle istruzioni ultime pervenutegli il 9 maggio, le quali si limitavano a prescrivere: «You should be quick in your operation at Puerto Rico».

Il Sampson giunse il 12 maggio a S. Juan ed iniziò subito un bombardamento di tre ore che fu inefficace, dopo di che comprese, come già aveva compreso il governo, che «an immediate movement towards Havana was imperative», e partì immediatamente con tutte le navi, cedendo anche provvisoriamente il comando della squadra al comandante più anziano, per giungere col rapidissimo *New-York* sollecitamente a Key-West.

Questa sollecitudine del comandante in capo è altamente lodevole poiché il 12 maggio, quando il governo e Sampson conobbero la presenza di Cervera alla Martinica, l'Avana e Key-West erano scoperte; Schley non poteva scoprire la costiera Atlantica tuttavia minacciata; tutta la costa meridionale di Cuba era aperta, e la squadra lentissima di Sampson, che impiegò sette giorni da S. Juan a Key-West, si trova-

va a mille miglia di distanza dalla sua base d'operazione.

Tutto ciò non era grave di fronte ad una squadra nelle condizioni di efficienza di quella del Cervera, ma era militarmente gravissimo poiché tutti e tre i reparti delle forze erano strategicamente e tatticamente inferiori al nemico, si trovavano ad una distanza fra loro che richiedeva una settimana pel concentramento, e tutti i porti utilizzabili dal nemico erano scoperti.

Questa situazione dipese principalmente, secondo noi, dalla prevalenza del criterio tattico su quello strategico del blocco, e dalla conseguente erronea ripartizione

delle forze.

Benché tate erroneità non dipendesse che da poche navi male assegnate, essa però era tale, data la situazione, da escludere la facilità di una buona direzione strategica e tattica del blocco.

La squadra di Cervera alle Antille. – Le operazioni della squadra di Cervera, per essere bene esaminate e comprese, debbono essere considerate nei loro momenti principali che sono:

a) La partenza da S. Vincenzo per Portorico;

b) L'arrivo e la partenza dalla Martinica;

c) L'approdo all'isola di Curaçao;

d) L'entrata in Santiago.

La partenza da S. Vincenzo, per esigenze internazionali, era inevitabile alla dichiarazione di guerra. Dove doveva concentrarsi o quale iniziativa assumere la squadra del Cervera?

Il concetto del Cervera ripetutamente espresso al Ministro e riconfermato nel consiglio dei comandanti, tenuto il 20 aprile sul *Colon*, era quello di stabilire la sua base d'operazione alle Canarie, per completare l'allestimento e l'istruzione della squadra, per attendere i rinforzi, per difendere le isole, per essere in grado di accorrere alla difesa della penisola, per dare tempo al tempo utilizzandolo nel miglior modo possible.

Questo criterio fondamentale, avvalorato dall'assentimento di tutti i comandanti, come risulta dal verbale del consiglio di guerra del 20 aprile, era il solo militarmente lodevole, data la situazione navale, e corrispondeva al metodo d'impiegare temporeggiando, in attesa di opportunità o di situazioni più favorevoli, difensiva-

mente l'armata.

La squadra di Cervera, date le sue misere condizioni, non era pronta per agire immediatamente con qualche successo, e perciò né S. Vincenzo né le Azorre, ma le Canarie dovevano essere la basa di concentramento.

La pubblica opinione imperante non era però di questo parere, e tanto da Cuba, come risulta dal telegramma del governatore Blanco, in data 22 aprile, quanto in

Spagna esigeva la partenza della squadra per le Antille.

Il governo, ossequente ai desiderii della piazza, deliberò di spedire il Cervera, cui il Ministro telegrafò il 21 aprile, quando ancora non era stata dichiarata la guerra, né iniziato il blocco, di partire per Portorico, perché, diceva il Ministro: «Canarias esta perfectamente asegurada».

Non è il caso di vedere quali mezzi avesse il Ministro per assicurare le Canarie e la Spagna dopo la partenza del Cervera, ma è necessario rilevare che quest'ordine di partenza fu rinnovato il 22, dopo l'arrivo del telegramma di Blanco, ed il sunto te-

legrafico del consiglio di guerra tenuto sul Colon.

Nel senno del governo gli schiamazzi di Cuba prevalevano sui saggi consigli d'un consesso militare cui s'affidava la missione di guerra, ed il Ministro non esita a telegrafare all'ammiraglio che «el gobierno pregunta incesantemente por su salida. Es muy urgente la verifique cuanto antes».

A questo telegramma il Cervera rispondeva telegraficamente:

«He recibido telegrama cifrado con la orden de seguir para Puerto Rico.

«A pesar de persistir en mi opiniòn, que es opiniòn general de los comandantes, haré todo lo que pueda para avivar la salida, (che non poté effettuarsi prima del 29) rechazando la responsabilidad de las consecuencias».

La gravità militare di questo telegramma non ha bisogno di essere accentuata, ma non può tacersi la sua eccezionale chiarezza per affermare che si condanna l'or-

dine ricevuto e se ne respingono le conseguenze.

Dopo tale telegramma parrebbe che al governo non potesse rimanere altra partita che sbarcare l'ammiraglio ed i comandanti, sottoponendoli a consiglio di guerra, o revocare l'ordine dato.

Il governo, invece, sentito il parere della giunta degli ammiragli convocata il 23 aprile, non fa che riconfermare l'ordine imperiosamente senza sbarcare l'ammira-

glio, il quale ben giustamente scriveva al ministro quanto segue:

«Con la cociencia tranquila voy al sacrificio, sin esplicarme ese voto unanime de los generales de Marina, que significa la desaprobación y censura de mis opiniones, lo cual implica la necesidad de que cualquiera de ellos mehubiese relevado»; concetto questo che il Cervera aveva già, due giorni prima, abbastanza chiaramente espresso al ministro dicendo:

«Si hubiesen sido otras las circumstancias, habria pedido mi pase à la Reserva, como lo pediré (si Dios me saca con vida de ésta) el dia en que haya pasado

el peligro».

Che cosa ci voleva per fare capire al Ministro che l'ammiraglio non poteva più rimanere in comando e che doveva essere sbarcato con tutti i suoi comandanti?

Anche quando il Ministro non credesse di tener conto della lettera particolare del Cervera, o non l'avesse ancora ricevuta prima del 29 aprile, bastava certamente il risultato della Giunta ed il telegramma sopra citato del Cervera, per doverlo considerare decaduto moralmente dal comando.

Forse che fra i 13 ammiragli e commodori che consigliarono la partenza immediata del Cervera per le Antille non ve n'era alcuno cui si potesse affidare il difficile compito?

E quest'onore non spettava forse al Béranger?

Egli era stato ministro della Marina prima del Bermejo, ed era quindi corresponbile della situazione così condannata dal Cervera. Egli aveva espresso, intervistato, nell'*Heraldo* del 6 aprile la sua piena fiducia nel trionfo dell'armata, che avrebbe certamente conquistato il dominio del mare, esprimendo anche le ragioni, assai strane, di questo suo convincimento.

Egli, infine, nel consiglio era stato il più insistente propugnatore della immediata partenza per le Antille «cualesquiera que fuesen los azares de guerra que pudiera correr, de la propia manera que lo hizo Tegetthoff cuando se le ordenò atacar a una

escuadra superior en Lissa».

Il signor Béranger ha certamente fatto della rettorica chisciottesca tanto in consiglio quanto per le gazzette, poiché l'analogia del caso fra il Cervera ed il Tegetthoff corrisponde meravigliosamente a quella della efficienza da lui, diremo, sognata tra

gli equipaggi e tra le navi delle due armate belligeranti.

Il Cervera aveva detto su tutti i toni che egli portava la sua croce e saliva al calvario del sacrificio, il Tegetthoff, invece, non aveva fatto altro che sollecitare dal governo, restio ad accordarglielo, il permesso di attaccare la flotta italiana, e perciò i due ammiragli si trovavano moralmente agli antipodi; ed in quanto alla demoralizzazione e diserzione degli equipaggi americani ed alla efficienza combattente delle navi spagnuole, gli avvenimenti hanno provato quanto l'ex-ministro, forse per ragioni di ministerio, s'ingannasse o s'illudesse.

Illusione od inganno, egli era moralmente ed intellettualmente l'antitesi del Cervera e poiché questi vedeva tutto nero ed il Béranger tutto rosa, è a questi che toccava il comando supremo, non solo della squadra ma di tutte le forze mobilizzate e

mobilizzabili.

Questa risoluzione richiedeva però ben altra energia che quella del ministro e del Governo, preoccupati solo della politica piazzaiola; ma un consesso di 19 ammiragli e comodori come poté deliberare la partenza immediata per le Antille?

Questi 19 ufficiali generali dovevano conoscere abbastanza bene la situazione navale e perciò la loro deliberazione fu, militarmente, un errore, come noi immediatamente affermammo dicendo: «la partenza del Cervera con quel pizzico di forza navale, che poteva e doveva divenire il nucleo di una squadra potente, è stato l'errore più grande e fatale fra i molti che ha prodigato in questi ultimi mesi il governo di Madrid...; e se Cervera rimane chiuso in Santiago la sua sentenza di morte è firmata... ed anche il Camara può ammainare la sua insegna, poiché nessuna speranza gli rimarrebbe di evitare un disastro».

Il nostro giudizio era stato anche assai più severo, poiché aggiungevamo che chi aveva dato l'ordine di partenza non poteva essere un «ammiraglio» ignorando che quell'ordine condensava appunto la saggezza di 19 ufficiali generali, di cui tre soli espressero un giudizio contrario ed altri due un apprezzamento

conciliativo.

La direzione della *Rivista Marittima*, che forse già conosceva la cosa, soppresse, per lodevole riguardo, quell'apprezzamento che ricadeva sul governo politico, ma sopra il più numeroso consesso di ammiragli che non solo ricordi la storia, ma oggi quel giudizio, avvalorato da quelli del Mahan e del Wilson, deve essere riaffermato, onde sancire il principio che un consesso militare deve deliberare e giudicare militarmente, lasciando al potere politico la responsabilità della decisione fra la ragione militare e quella di Stato.

Noi concediamo di buon grado che alcuni ammiragli s'illudessero che la squadra di Cervera potesse raggiungere le Antille, sollevare il morale delle popolazioni e delle truppe, riapprovigionarsi, ripartire per una incursione e ritornare alle Azzorre per riunirsi alla squadra di Camara, che nel frattempo si sarebbe allestita secondo il programma da noi tracciato a pag. 57 dell'opera II conflitto ispano-americano - ma questo programma era esso attuabile colla squadra del Cervera?

No certamente. Questo giudizio lo esprimemmo nel nostro precedente lavoro e ci conforta il vederlo pienamente riconfermato dal Mahan, il quale così si esprime a questo proposito: «It is incredible that among the advisers of the Minister of marine - himself a naval officer - there was no one (meno il Cervera e pochi altri) to point out that to send Cervera at once to the Antilles, no matter to what port, was to make it possible for the United States to prevent any future junction between himself and the remaning vessel of their navy».

A parziale giustificazione della deliberazione adottata ricorderò però con quanto plauso ed entusiasmo della pubblica opinione fosse salutata la partenza del Cervera e la sua apparizione alla Martinica, a Curação, a Santiago; ma la pubblica opinione non poteva conoscere la situazione navale e giudicare della guerra, e coloro che deliberavano sui destini dell'armata, non dei desideri piazzaioli ma delle condizioni militari dovevano e potevano tenere strettissimo conto.

L'importanza di questa deliberazione da cui dipese la risoluzione del conflitto, ci costrinse ad analizzarne accuratamente le cause onde concludere:

1º La vera situazione navale era ignorata o disconosciuta da tutti meno che dal Cervera e dai suoi comandanti:

2º La guerra marittima moderna era assai poco compresa da tutti, non escluso il Cervera:

3º La ragione politica preponderò sempre su quella militare;

4º La perturbazione generale della direttività politica e militare, che si compenetravano, dipendeva da quella della coscienza nazionale.

Il compito del Cervera, secondo l'ordine ricevuto, era di approdare a Portorico, od a Cuba, se giudicato più conveniente, con piena libertà direttiva e facoltà d'approdare a qualche isola, «antes de recalar sobre Puerto Rico õ à Cuba».

L'ordine era dunque tassativo ed escludeva qualunque incursione al Nord o la caccia all'Oregon, che era partito il 19 marzo da S. Francisco, il 7 aprile da Callao, il 21 da Sandy-Point, il 4 di maggio da Rio-Janeiro, ed il 9 da Bahia per Key-West.

La crociera verso il Nord era da escludersi, data la esiguità e lo stato della squadra di Cervera e perciò fu e doveva essere esclusa.

La caccia all'Oregon pare che non fosse presa in considerazione né dal Governo, né dal Cervera, né dai consigli degli ammiragli e comandanti, onde potrebbe escludersi dagli obbiettivi, se le facoltà lasciate al Cervera e le apprensioni dello Strategical board non consigliassero alcune considerazioni.

Il Cervera partendo il 29 aprile non poteva conoscere che la partenza dell'Ore-

gon il 21 da Sandy-Point, per raggiungere il teatro delle Antille.

Tenendo conto delle distanze, degli approdi, della velocità media di navigazione dell'Oregon che non poteva essere superiore alle 12 miglia per così grandi traversate, ne seguiva che il Cervera non doveva preoccuparsi di questa nave durante la crociera da S. Vincenzo a Martinica, già prescelta come punto di approdo prima

della partenza; come risulta dalla lettera del Cervera al ministro spedita colle torpediniere dirette alle Canarie.

La distanza da S. Vincenzo alla Martinica essendo 2.500 miglia ed il Cervera avendo trascurato di aggregarsi un piroscafo carbonaio, non poteva fare assegnamento che su quello imbarcato, cioè 1.250 sul *Colon*; 1.050 sul *Teresa, Oquendo, Vizcaya*; 140 sui caccia-torpediniere *Furor, Terror, Pluton*, ciò che consentiva alle navi un raggio medio di azione di 3.000 miglia circa a velocità economica, considerando lo stato delle carene e la deficiente istruzione di tutto il personale di macchina.

Il Cervera non aveva, quindi, nessuna ragione per sprecare carbone in una caccia problematica prima di essersi rifornito di combustibile, e l'*Oregon* non poteva desiderare di incontrarsi col Cervera, la cui partenza gli era nota, per quanto il Clark si confortasse di potere impiegare «hopefully, the tactics of the last of the Horatii», onde il suo scopo, come egli afferma, era di raggiungere la flotta colla sua nave «and not to meet the spaniard, if it could be avoided» ciò che era giustissimo.

Tanto il Cervera quanto il Clark erano dunque costretti a non divagare dal loro obiettivo immediato, e perciò anche dopo l'approdo alla Martinica ed avere conosciuto che l'*Oregon* era partito da Bahia il 9 e che perciò il giorno 16 poteva trovarsi nelle vicinanze di Barbados, e quindi a portata di un attacco, il Cervera ha saggiamente pensato di non compromettere, con un indugio di parecchi giorni, il rifornimento della squadra.

La cosa poteva, invece, meritare una seria considerazione, se il Cervera avesse avuto, come doveva avere, un carbonaio dal quale rifornire le sue navi in un punto della costiera.

Giunto il 10 maggio in vista di Martinica, prese informazioni, il Cervera poteva nei giorni successivi approvvigionare la squadra ed il 16 essere pronto ad affrontare l'*Oregon*,che si doveva trovare nei paraggi di Barbados, data la necessità di fare rotta diretta colla maggiore velocità.

L'Oregon non era certo un nemico disprezzabile, ed essendo la più forte nave dell'Unione valeva bene la spesa di eliminarla correndo il minimo rischio; poiché giammai si sarebbe offerta opportunità più favorevole di agire tatticamente contro una frazione dell'armata nemica, che il Mahan giudica niente meno che «one of the three principal detachments into which the United States fleet was divided».

Egli è certo che l'*Oregon* fu la corazzata che maggiormente determinò la catastrofe di Santiago, specialmente per quanto riguarda il *Viscaya* ed il *Colon*, e l'eliminazione sua, oltre che soddisfare al principio fondamentale della guerra di battere separatamente le forze nemiche, sopratutto quando la separazione è strategica e non tattica, come in questo caso, soddisfaceva ancora alla eventualità di eliminare quella fra le corazzate nemiche, escludendo gli incrociatori *Brooklin* e *New-York*, che per armamento e per velocità era in grado di contrastare più efficacemente le operazioni del Cervera.

L'eliminazione dell'*Oregon* offriva eccezionali opportunità di successo, ammettendo una eguale capacità di utilizzare con vantaggio le forze.

La tattica dell'ultimo degli Orazii era certamente quella che offriva al Clark la massima probabilità di successo, ma ciò non implicava che il Cervera dovesse adottare quella dei Curiazii.

Il Viscaya, l'Oquendo, e la Teresa non erano certo in grado di utilizzare la loro velocità, e non avrebbero potuto forse persistere con successo nel dare caccia all'O-

regon, ma nel caso speciale l'offensiva da usarsi era quella torpediniera.

Il Colon, la cui velocità era garantita, poteva essere una splendida nave appoggio per le tre controtorpediniere, ed il contrammiraglio Paredes, che aveva la sua insegna sul Colon, poteva tentare ed anche ritentare gli attacchi notturni, mantenendosi di giorno a conveniente distanza del nemico, senza perdere il contatto del Cervera.

Tutto ciò era possibile e relativamente facile per l'isolamento dell'*Oregon* e per le favorevoli condizioni del tempo, quando non fosse mancato l'ardimento e sopratutto il carbone.

L'operazione era quindi militarmente corretta, non era in opposizione cogli ordini ricevuti, era di quelle che sono d'iniziativa d'un comandante in capo, e le circostanze sopraccennate non solo la consigliavano, ma, secondo noi, la imponevano.

Non diversamente giudica il Wilson affermando che «from the political side, an attack on the *Oregon* must be pronounced to have been the wisest plan of campaign» e benché non abbia considerato il caso dell'attacco torpediniero, che era il più logico, conclude che «if these six ships could not place the *Oregon* hors de combat», the Spanish Navy «could not have the faintest hope of success against Sampson and Schley».

Quando e dove poteva il Cervera trovare maggiore fortuna di vincere, anziché di offrirsi in olocausto, come egli credeva ed ha fatto?

L'operazione, però, non era possibile a cagione della mancanza di carbone, non essendo stato concesso il rifornimento a Port de France, e non essendovi nave da cui rifornirsi.

Questa circostanza dimostra che il combustibile è l'elemento vitale di una squadra operante, specialmente se il suo compito è strategico, e che il solo modo di assicurare il rifornimento, nelle condizioni del Cervera, era quello di aggregarsi un carbonaio che avesse una velocità sufficiente per seguire dovunque la squadra.

Forse l'ammiraglio può rigettare la responsabilità sul Governo e questo giustificarsi coi provvedimenti presi per assicurare, secondo il suo modo d'intendere la guerra moderna, il rifornimento a destinazione; ma tutto ciò non esclude che entrambi abbiano male provveduto, e poiché la responsabilità di fatto ricadeva sul Cervera, egli doveva porre come condizione sine qua non della sua partenza, l'aggregazione di un carbonaio alla squadra.

Esclusa la caccia all'*Oregon*, per mancanza di combustibile o per qualsiasi altra ragione, quale era il partito da prendersi?

Il raggio d'azione non poteva essere maggiore di 700 miglia per tutte le navi, non essendo il caso di trasbordare carbone da una corazzata all'altra per aumentare di un centinaio di miglia il cammino, onde i soli tre porti d'approdo erano Portorico, Curaçao e Santiago.

Il Cervera, sentito il parere dei comandanti che «todos unanimemente, opinaron que debiamos ir à Curaçao en busca de carbòn», prescelse Curaçao, ma noi non esitiamo ad affermare che egli doveva scegliere S. Juan, perché era il porto più vicino, era quello di sua destinazione secondo gli ordini od almeno gli intendimenti del Governo e guarentiva più di qualsiasi altro la possibilità del rifornimento e di una sollecita uscita.

La presenza del Sampson a S. Juan fu quella che certamente spinse il Cervera a Curaçao, giacché secondo lui ed i suoi comandanti «era insensatez ir a Puertorico, pues seria proporcionar un triumfo facil al enemigo», onde apparisce evidente che egli intendeva risparmiare le sue navi e non cimentarle contro una frazione dell'armata nemica, riaffermando coi fatti la sua vocazione pel sacrificio.

Ignoriamo quali informazioni il Cervera avesse avuto alla Martinica, ed il Wilson ed il Mahan non lo dicono, ma dal suo rapporto al Ministero in data 15 maggio, e dal telegramma del ministro in data 12 maggio, risulta che egli conosceva perfettamente la situazione. Anche quando il telegramma del ministro non gli fosse pervenuto prima della partenza da Martinica, egli avrebbe fatto facilmente un computo approssimato delle forze del Sampson considerando che lo Schley era sempre ad Hampton-Roads, che l'Avana doveva essere bloccata, che qualche nave poteva essere impegnata nel rifornimento, che il blocco e l'esplorazione dovevano impiegare parecchi incrociatori e che, quindi, il Sampson non poteva avere che una frazione delle sue forze, contro le quali si poteva cimentare con sufficiente speranza di vendere cara la vita.

Fu certo gran danno che i tre telegrammi del ministro non siano stati ricevuti dal Cervera che al suo ritorno in Ispagna poiché, conoscendo le forze del Sampson, la situazione generale, ed avendo l'autorizzazione di ritornare a Cadice, la sua decisione poteva essere forse mutata, specialmente se la sera del 12, prima di partire per Curação, avesse telegrafato a S. Juan.

Questi sono gli *impreveduti* della guerra poiché egli è certo che il giorno 13, conosciuta la partenza di Sampson e ricevuti i telegrammi del Ministro, il Cervera avrebbe diretto per S. Juan, onde si può con ragione riaffermare che la fortuna non sorrideva al Cervera, e si sa che chi non è fortunato non vada per mare.

Contro la decisione per Portorico stava adunque una grave ragione; quella cioè di non arrischiare la squadra finché poteva nutrirsi la speranza di riunire alle Antille od in Europa il gruppo di Cervera a quello di Camara.

Egli è ben vero che il Cervera nessuna illusione si faceva a questo riguardo, avendo ripetutamente espresso al ministro questa sua convinzione, ma poiché l'opinione generale nella marina, in Cuba, in Spagna ammetteva la possibilità e la necessità di un ulteriore concentramento, non era lecito renderlo impossibile, impegnando la squadra in una azione dalla quale si dovesse riuscire malconci.

Questa situazione era assai diversa da quella precedentemente considerata, poiché l'attacco torpediniero poteva eliminare l'*Oregon* senza compromettere il futuro concentramento, mentre in questo caso, anche nella ipotesi di un relativo successo, si inabilitava per molto tempo le navi.

Dal punto di vista esclusivamente militare, secondo le leggi generali della guerra, la battaglia risolutiva era da evitarsi, ma poiché l'ammiraglio, che è il giudice supremo della situazione, non credeva ad un prossimo ed efficiente concentramento e giudicava «La escuadra perdida desde que saliò de Capo Verde» così, in forza della situazione eccezionale, la decisione dell'ammiraglio doveva essere per la battaglia, che si presentava in condizioni vantaggiose.

La fortuna avrebbe, in questo caso, sorriso all'audace, poiché il Cervera giungendo il 14 a Portorico avrebbe trovato sgombra l'entrata di S. Juan ed adempiuta, nel modo più lodevole, la sua missione.

È ben vero che la concentrazione del nemico a S. Juan sarebbe stata sollecita, poiché tanto lo Schley da Charleston quanto il Sampson da Puerto-Plata, ove si trovavano il 14-15 maggio, data probabile dell'arrivo del Cervera a Portorico, potevano trovarsi il giorno 19 di fronte a S. Juan. Il Sampson, col *New-York* e col *Jowa*, poteva anche giungervi il 17, lasciando indietro l'*Indiana* ed i *monitor*; ma ciò non era probabile, onde se ne può concludere che se Portorico non era la migliore stazione di rifugio, quando Cervera intendesse di attendervi l'arrivo del Camara, era però la migliore stazione di rilascio se egli intendeva di riprendere immediatamente il mare, appena rifornitosi, ciò che non avrebbe dovuto richiedere più di due o tre giorni.

Il giorno 17 poteva riprendere il mare, iniziando una nuova crociera, ma per fare ciò con successo occorreva avere le macchine in buone condizioni, le carene pulite, dei grandi mezzi di rifornimento... tutte cose di cui il Cervera doveva ma non

poteva disporre.

La partenza per Curaçao, se prolungò l'agonia del Cervera, poteva anche provocare l'immediata catastrofe, se non gli fosse stato permesso, come alla Martinica, di rifornirsi di carbone, poiché la squadra poteva essere paralizzata per tutta la guerra in un porto neutrale, quando pure gli fosse concesso di entrare con tutte le navi.

Dirigere su Curação colle carboniere quasi vuote senza avere certo affidamento di rifornirsi era quindi una risoluzione quasi disperata, onde noi crediamo che, ago-

nia per agonia o morte per morte, era meglio decidere per Portorico.

Il Mahan giudica, invece, che «the course of the spanish Admiral was opportunist, solely and simply»; ed il Wilson si limita ad asserire che Cervera «would have steered straight for S. Juan from Martinique, had it been his destination», ma noi considerando che Portorico era effettivamente la destinazione del Cervera, che la sicurezza del riapprovvigionamento era la necessità più imperiosa, che S. Juan era la più vicina e la più efficiente stazione di rifornimento, secondo l'affermazione del ministro... riconcludiamo che, agonia per agonia o morte per morte, la scelta doveva ricadere su Portorico, anche a costo di affrontare con svantaggio la squadra del Sampson.

Una ragione decisiva, non considerata né dal Wilson né dal Mahan, poteva escludere in modo assoluto l'andata a Portorico, e questa era la possibilità di non

potervi ancorare con sufficiente sicurezza la squadra.

Il governo spagnuolo ritenne che S. Juan consentisse l'ancoraggio, ma il Cervera pare ne dubitasse, con ragione, poiché nella sua lettera del 19 aprile al Ministro egli dice «Jo no sè si en S. Juan de Puerto Rico puede refugiarse bien la escuadra; y si no fuese asì y el puerto de Mayagüez no pudiera cerrarse (ciò che era impossibile), estarìa en malisimas condiciones. Para juzgar definitivamente de esto, esperaré la llegada del *Vizcaya*, por lo bien que Eulate (il comandante) conoce Puerto Rico».

Quale fosse l'apprezzamento di Cervera dopo avere conferito coll'Eulate non risulta dai documenti, ma, secondo noi, è molto probabile che il giudizio non fosse sfavorevole quantunque l'estensione dell'ancoraggio, per navi come gli incrociatori spagnuoli, fosse così limitato da escludere forse la possibilità di rimanere sopra

un'ancora ed al sicuro contro il tiro regolato del nemico.

Con poca spesa la piazza di S. Juan poteva essere ridotta un'ottima base d'operazione, con due sbocchi, con ampio e sicuro ancoraggio, e divenire la cittadella delle Antille, come certo diverrà per opera dei nuovi dominatori.

Il 14 maggio alle 8 ant. il Cervera giungeva a Curação. A due soli incrociatori fu permesso di entrare nel porto di Willemstad ed imbarcare 500 tonn. di cattivo carbone.

Le informazioni ricevute confermavano la presenza di Sampson a S. Juan onde era indubitabile che l'Avana e la costiera meridionale erano scoperte.

Quali decisioni poteva prendere il Cervera?

S. Juan era sempre il porto più vicino, ma poiché lo si era già escluso, quando era anche più dappresso, non poteva ora essere prescelto.

Il più prossimo porto di Cuba era Santiago, a 600 miglia. Cienfuegos ne distava 900 e l'Avana 1.200, onde, ragranellando tutto il carbone e scopando le carboniere, si poteva a stento raggiungere Santiago.

Date tali condizioni è inutile discutere sul partito più opportuno, ma noi persistiamo pur sempre a ritenere che, se l'ancoraggio di S. Juan era praticabile, il Cervera avrebbe dovuto preferirlo a Santiago, tanto più se a Curaçao avesse avuto informazione che da due giorni Sampson aveva lasciato Portorico. Questa informazione egli se la poteva immediatamente procurare telegrafando al Governatore, come il console americano aveva telegrafato a Washington il suo arrivo.

Non risulta, dai documenti, che il Cervera abbia telegrafato a S. Juan, forse perché questo porto era già stato unanimemente escluso dal consiglio dei comandanti, ma ciò non toglie che il miglior modo per conoscere con esattezza la situazione locale era quello di telegrafare a S. Juan.

Forse il Cervera non lo fece perché S. Anna di Curaçao non era in comunicazione diretta con Portorico e bisognava dipendere da Caracas, Trinidad o S. Domingo, ciò che implicava molti inconvenienti e ritardi tra cui quello di non ricevere risposta, come egli non ricevette i telegrammii di Madrid diretti a Martinica e Curaçao.

La fortuna persisteva ad essere avversa al Cervera, sia per le informazioni sia per il rifornimento, poiché dei quattro vapori, l'*Alicante*, il *Restormel*, il *Tuickhand*, il *Roat*, con destinazione a S. Juan, Martinica, Curação, nessuno raggiunse la squadra, ciò che costituisce un prezioso insegnamento strategico.

Escluso Portorico, quale dei tre porti di Cuba avrebbe dovuto essere prescelto? Cienfuegos era quello che presentava la maggiore convenienza militare, ed infatti lo *Strategical board* ritenne che «Cenfuegos was the more likely destination of Cervera» ad onta che le condizioni di atterraggio e di difesa mobile locale fossero, idrograficamente, assai meno propizie che a Santiago ed all'Avana.

Due capitali ragioni, il rifornimento e l'efficienza della difesa, imponevano la scelta di Cienfuegos.

La questione del rifornimento è troppo evidente, poiché da Cienfuegos il Cervera si trovava in relazione ferroviaria coll'Avana e con tutta la parte occidentale dell'isola, donde poteva anche ricevere il carbone, per cui non occorrono maggiori considerazioni in proposito.

I vantaggi difensivi erano meno evidenti, ed infatti nessuno scrittore militare, nemmeno il Wilson ed il Mahan, accennano a questa caratteristica di Cienfuegos che da sola ne imponeva la scelta.

Il blocco era assai più difficile e pericoloso, le probabilità del forzamento maggiore che a Santiago ed all'Avana, la sicurezza del'ancoraggio non certamente minore; ma ciò che assicurava a Cienfuegos una suriorità assoluta su Santiago, se non sull'Avana, era l'impossibilità di forzare la piazza alla capitolazione con un corpo di sbarco come quello degli Americani a Santiago.

Tutte le risorse militari si potevano concentrare a Cienfuegos con sufficiente rapidità, e si può senza esitanza affermare che un corpo di cinquanta mila uomini era forse insufficiente al compito di ridurre a capitolazione la piazza; e poiché l'Unione non aveva una tale forza, ne risultava per il Cervera la sicurezza della squadra, la possibilità di persistere a lungo nel temporeggiamento e per il Sampson la necessità di forzare il porto con gravissimi pericoli, o di bombardare ad oltranza l'Avana, ciò che era impolitico, per forzare la squadra spagnuola alla battaglia o per tentare un altra soluzione, più odiosa e meno efficace, della guerra.

Cienfuegos guarantiva, secondo tutte le probabilità, la salvezza della squadra ed il prolungamento del conflitto fino al periodo delle piogge e dei cicloni, con tutte le conseguenze che tale dilazione provocava, dato e non concesso che i mezzi d'esi-

stenza e di vettovagliamento la consentissero.

La conclusione è quindi che Cervera doveva raggiungere Cienfuegos ad ogni costo, anche bruciando tutto il legname di bordo se con tale mezzo poteva assicurare la traversata.

Nel nostro concetto l'errore del Cervera non fu già quello di avere rinunciato alla difesa strategica, perché purtroppo le condizioni della sua squadra glielo imponevano, ma di aver scelto un rifugio che meno di ogni altro consentiva una efficace correlazione difensiva territoriale e marittima.

La costiera meridionale di Cuba essendo sorvegliata da pochi incrociatori di nessuna efficienza combattente, tanto Santiago che Cienfuegos potevano raggiungersi con sicurezza: ed infatti il Cervera, partito la sera del 15 maggio, giunse il mattino del 19 a Santiago impiegando 84 ore per percorrere 600 miglia con una velocità di 7 miglia all'ora.

Questa velocità è la più evidente giustificazione della rinuncia a Cienfuegos per mancanza di carbone, poiché certo il Cervera avrebbe mantenuto una velocità quasi doppia per raggiungere il più presto possibile Santiago e sottrarsi al pericolo di un attacco che era sempre possibile benché poco probabile, perché il Sampson, partendo il 15 da Porto Plata per il Sud, anziché per il Nord, poteva trovarsi col New-York, Yowa e tre o quattro incrociatori protetti, seguito a breve distanza dai monitor, di fronte a Santiago.

Il Cervera deve avere passato tre giorni di terribile trepidazione poiché il pensiero di potere essere forzato a combattere senza carbone e colle navi eccessivamente emerse dovette essere una di quelle torture che annientano anche l'uomo più risoluto.

Non credo che Cristoforo Colombo abbia ringraziato Dio più fervidamente quando intese il grido: Terra! Terra! di quanto facesse Cervera il mattino del 19 avvistando Santiago.

Le successive operazioni del Cervera si collegano colla situazione delle forze americane dopo l'arrivo della squadra spagnuola alle Antille, onde è necessario un rapido esame della esplorazione strategica e del concentramento di queste forze.

Esplorazione strategica. – L'importanza del contatto col nemico non è forse ancora apprezzata quanto dovrebbe esserlo, e perciò questa questione merita una speciale disamina.

Per il Cervera l'esplorazione strategica era di secondaria importanza, perché egli cercava piuttosto di evitarla ad ogni costo, e la segretezza della sua missione escludeva qualunque mossa, non indispensabile, che potesse comprometterla.

Raggiungere un porto delle Antille, procurandosi quelle informazioni indispensabili per conoscere la situazione generale, era il suo compito principale, onde se la vigilanza tattica era necessaria, l'esplorazione strategica era da escludersi, mentre questa si imponeva in modo imperioso agli americani.

L'esplorazione strategica implica due questioni:

1º Ricercare il contatto del nemico;

2° Mantenere il contatto conseguito.

Quali furono i criterii direttivi di questa esplorazione strategica?

Dovevasi stabilire il contatto immediatamente dopo la dichiarazione di guerra? I maggiori nuclei delle forze spagnuole essendo a Cadice e S. Vincenzo, il contatto avrebbe dovuto effettuarsi a tremila miglia dalle forze americane, ciò che avrebbe reso il servizio d'esplorazione difficile, oberoso e scarsissimo di risultati.

Due grandi incrociatori con raggio d'azione da dodici a venti mila miglia come il *S. Louis* ed il *S. Paul* avrebbero potuto mantenere una crociera di oltre un mese e conservare una buona vigilanza della squadra nemica tanto all'ancora che in navigazione, ma quale risultato pratico, per gli effetti di concentramento, poteva sperarsene?

Le informazioni dovevano essere telegrafate. Finché il Cervera rimaneva a S. Vincenzo od in Spagna, di questo servizio telegrafico se ne occupava tutta l'Europa, onde era inutile mantenere un servizio speciale.

Se il Cervera iniziava una crociera di occultazione poteva forse interessare di conoscere la sua ubicazione; in tale caso, però, bisognava telegrafare da un porto vicino alla zona di crociera, e correre il rischio di perderne il contatto, lasciando libero il nemico. Questo sistema poteva consentire qualche utilità dato il panico della popolazione costiera, ma tirando bene i conti, è facile concludere che, data la situazione militare e le poche stazioni telegrafiche dell'Atlantico, era meglio rinunciare a questa esplorazione a grande distanza.

L'esplorazione s'imponeva invece alle Antille e doveva iniziarsi colla partenza del nemico da S. Vincenzo.

La traversata potendo durare da otto a dodici giorni, non essendo probabile che si temporeggiasse nella esecuzione, quando era certa la destinazione per le indiscrezioni della stampa e le informazioni segrete, si aveva sempre il tempo di stabilire le crociere dopo la partenza, ciò che fu fatto.

La zona più probabile di atterraggio essendo quella al Nord di Martinica, furono destinati in crociera, all'Est delle Piccole Antille, il *S. Luis* e l'*Harward* dal 3 al 10 maggio, sopra una linea di circa 200 miglia; nella zona di *S.* Thomas-Portorico fu destinato il *Yale*, nella zona Nord di Hayti l'incrociatore *Minneapolis* ed il *S. Paul* nel canale tra Hayti e Giamaica.

La zona di maggiore probabilità era quindi sufficientemente esplorata da cinque vedette la cui velocità era superiore a venti miglia e la cui autonomia consentiva oltre un mese di crociera; ma ciò non valse a conseguire il contatto prima dell'entrata di Cervera in Santiago.

Dobbiamo forse da ciò concludere che le disposizioni furono erronee?

No certamente. Le istruzioni impartite erano convenienti, ma dobbiamo concludere che l'esplorazione di un vasto teatro della guerra, come quello delle Antille, è un compito troppo vasto quando non si può disporre di un incrociatore per ogni cento chilometri di sviluppo della linea da sorvegliare e sopratutto quando il problema difensivo è molto complesso.

La dislocazione degli incrociatori fu cambiata dopo l'arrivo del Cervera a Curaçao, essendo ormai certo che, per deficienza di carbone, egli non poteva dirigere

che per Portorico o per Cuba, ma anche in questo caso non si conseguì il contatto perché il *S. Paul* fu distratto dalla sua crociera fra Hayti e Giamaica prima del tempo, ed il *S. Louis*, che lo aveva rimpiazzato, fu temporaneamente impiegato alla rottura dei cavi telegrafici di Santiago e Guantanamo, ed era appunto partito da Santiago poche ore prima che vi giungesse Cervera, il quale poté compiere il suo viaggio ed entrare in Santiago senza essere stato scoperto da nessun incrociatore nemico, ciò che, secondo il Mahan, «kept our Government long in uncertainty as to the fact, which we needed to know in the most positive manner before stripping the Havana blockade in order to concentrate at Santiago».

Benché questa esplorazione non possa fornire insegnamenti precisi ed irrefuta-

bili, ciò non pertanto essa avvalora questi generali principii:

 L'esplorazione strategica deve essere compito delicato e perseverante da affidarsi ad incrociatori rapidissimi ed autonomi.

 Il numero degli incrociatori non dovrebbe essere minore di uno per ogni cento chilometri di linea di crociera.

 La direzione della grande esplorazione deve essere esercitata da chi ha la direzione generale della guerra.

4. Il comandante in capo deve mantenersi in relazione cogli esploratori strategici, ma non distoglierli dalla loro missione se questa è regolata dal governo centrale.

5. Ottenuto il contatto col nemico la direttività dell'esplorazione spetta al co-

mandante in capo delle forze navali.

Concentramento delle forze americane. – Ottenuto il contatto col nemico, nel teatro della guerra s'imponeva una dislocazione delle forze che soddisfacesse alla nuova situazione navale.

Questa nuova dislocazione era subordinata alla posizione ed alla forza della squadra del Cervera.

L'entità delle forze era certa benché se ne ignorasse l'anormale inefficienza, onde la dislocazione americana era subordinata soltanto alla posizione del Cervera.

Le squadre del Sampson e di Schley, benché imperfettamente costituite, potevano con sicurezza dislocarsi senza preoccupazione per il loro concentramento ulteriore.

La presenza del Cervera alla Martinica, e la certezza che egli non aveva potuto rifornirsi di carbone, mettevano completamente al sicuro la costiera atlantica dell'Unione, onde lo Schley poteva essere spostato verso il sud, spostando contemporaneamente la divisione dell'Howell.

La possibilità che Cervera dirigesse per Portorico consigliava di rimanere a conveniente portata da S. Juan coprendo contemporaneamente l'Avana.

Lo Schley fu quindi diretto a Charleston onde attendere ordini in alto mare, ed il Sampson fu diretto a Key-West ed Avana, mantenendo una efficace esplorazione nella zona di Portorico.

Queste disposizioni corrispondono perfettamente alla situazione, ma se il Sampson avesse avuto un gruppo di 4 corazzate come abbiamo indicato, poiché si trovava il 14 maggio a Puerto Plata, avrebbe dovuto essere diretto su Santiago e Cienfuegos per il passo di Hayti, essendo Cienfuegos, come dicemmo, il porto più di ogni altro importante, poiché se la squadra di Cervera riusciva ad annidarvisi essa era al sicuro per qualche mese e la guerra poteva essere trascinata oltre il periodo delle pioggie e dei cicloni.

L'importanza di Cienfuegos era stata insufficientemente valutata dal governo di Washington per quanto si riferisce alla correlazione continentale e marittima, cui il Mahan stesso, che ha largamente esaminata la questione, non accenna.

Il Mahan afferma bensì ripetutamente che l'obiettivo americano era di chiudere l'Avana e Cienfuegos «to the enemy's division», ma poiché l'Avana fu bloccata con forze esuberantissime e Cienfuegos fu sempre lasciata scoperta fino all'arrivo del Cervera a Curação, si ha ragione di sospettare che l'opinione del Mahan non fosse, quanto meritava, considerata dallo *Strategical board*.

La partenza del Cervera dalla Martinica non poteva alterare queste disposizioni finché egli non fosse giunto in altro luogo, e perciò la costiera meridionale rimase completamente scoperta, ciò che fu un gravissimo errore.

La presenza del Cervera a Curação e l'informazione relativa al poco carbone ivi imbarcato permettevano di portare la divisione dello Schley alle Antille, poiché era certissimo che la costiera nordica americana non poteva più essere un obbiettivo immediato dell'ammiraglio spagnuolo.

Mantenere una buona esplorazione intorno a Portorico e nei passi di Mona, Hayti, Jucatan, bloccando fortemente Avana e Cienfuegos, era il compito che derivava dalla nuova situazione.

L'attuazione però di questo compito, che fu perfettamente compreso, non fu così sollecita quanto l'esigenza imponeva.

Il Sampson giunse bensì il 18 maggio a Key-West e coprì l'Avana prima che il Cervera potesse arrivarvi; ma lo Schley non giunse a Cienfuegos col *Brooklyn*, *Texas*, *Massachusetts*, *Yowa* e gli incrociatori protetti che il 22, mentre il Cervera, che aveva navigato a 7 nodi, era giunto il 19 mattina a Santiago e poteva essere a Cienfuegos la sera del 20 navigando pur sempre a 7 miglia.

Poiché il Sampson era stato diretto a Key-West e la rotta più breve da Charlestown per Cienfuegos era quella del canale di Jucatan, lo Schley doveva dirigere per quella; ma quale risultato diverso si sarebbe conseguito se il Sampson avesse avuto una divisione di quattro potenti corazzate a sua disposizione e da Puerto-Plata avesse diretto per Santiago e Cienfuegos!

Lo Schley, partito il 15 da Charlestown, giunse il 18 a Key-West qualche ora prima che vi giungesse Sampson col *New-York*, e, presi gli ordini, ripartì alle 9 ant. del 19 per Cienfuegos, ove giunse all'alba del 4 maggio. Lo Schley aveva quindi navigato da Charleston a Key-West e Cienfuegos con una velocità di 10 nodi, ciò che è veramente incomprensibile, data l'urgenza degli ordini ricevuti e l'eccezionale importanza della situazione.

Un *flying Squadron* che in una missione imperiosa naviga a dieci miglia, mentre dovrebbe e potrebbe farne almeno quattordici, si può considerare un campione americano di *records* strategici.

Se il concetto direttivo fu buono, l'esecuzione fu censurabile, perché non avrebbe conseguito, come poteva, il suo scopo.

A che serve una squadra volante se deve navigare come una tartaruga?

Ignoriamo le ragioni di questa lentezza, ma se essa fu dovuta al *Massachusetts* od al *Texas* ciò dimostrerebbe quanto eravamo nel vero affermando, non solo in questo ma anche nel precedente nostro lavoro *Il conflitto Ispano-Americano*, che la costituzione delle squadre era errata e che da questo errore potevano derivare gravi

conseguenze, le quali sarebbero infatti avvenute, se il Cervera non fosse stato così bersagliato dalla fortuna.

Il mattino del 19 maggio la situazione era la seguente:

Il Cervera entrava in Santiago colle quattro corazzate e due controtorpediniere, essendo il *Terror*, per avarie alla macchina, rimasto alla Martinica, coll'*Alicante* trasporto-ospedale.

Il Sampson, col *New-York, si* trovava a Key-West e, nella giornata, fu raggiunto dalle altre sue navi che erano di ritorno da Portorico, cioè *Jowa, Indiana, Amphitrite, Terror*, con tre incrociatori e tre torpediniere.

Si trovavano contemporaneamente a Key-West una dozzina di navi piccole, cannoniere, piroscafi ausiliari, cutters...

Lo Schley è in partenza da Key-West col *Brooklin, Massachusetts, Texas, Columbia*, seguito il giorno seguente dal *Jowa, Castine, Dupont*, cui si unirono il *Vesuvius*, in crociera nel canale di Yucatan, ed alcuni ausiliari, compreso il *Merrimach* con 4.000 tonn. di carbone. Tutte queste navi giunsero il 22 a Cienfuegos, eccetto il *Castine* e il *Merrimach* che vi giunsero il giorno dopo.

Il Watson, colla divisione di blocco, si trovava nella zona di Avana con i due monitor *Puritan* e *Miantonomob* in partenza da Key-West, sei cannoniere, tre torpediniere e parecchi incrociatori ausiliari.

L'Howell si trovava nella zona di Hampton-Roads e New-York col S. Francisco, Katahdin e cogli incrociatori ausiliari, Dixie, Prairie, Yosemithe e Yankee.

Gli incrociatori strategici si trovavano:

Il New-Orleans, in navigazione per Key-West,

Il Minneapolis, in navigazione per Hayti,

Il S. Paul, in navigazione per Hayti,

Il S. Louis a Guantanamo,

L'Haricard nel passo di Mona,

Il Yale nel canale di Hayti,

Il Vesuvius nel canale di Jukatan,

Il Cincinnati nel canale di Jukatan.

Le altre principali navi si trovavano presso a poco così dislocate:

L'Oregon all'altezza di Martinica ed in navigazione per Key-West.

La Marietta in navigazione da Bahia per Key-West.

Il Nashville innanzi a Cienfuegos.

Gli incrociatori ausiliari e il piccolo naviglio seguivano il movimento di concentrazione generale verso Cienfuegos.

L'entrata di Cervera in Santiago modificava la situazione, onde era urgente concentrare le Forze.

Ordini telegrafici furono spediti il 19 al Sampson, e per mezzo del *Marblehead* e dell'*Hawk*, spediti allo Schley che ricevette l'ordine il 23 di proseguire immediatamente per Santiago.

Poiché il Cervera era entrato in Santiago, premeva ora che egli non uscisse senza dare battaglia, onde il Governo emanò ordini generali di concentrazione a Santiago, lasciando alla Havana i quattro monitor e poche cannoniere e torpediniere.

L'urgenza si imponeva, poiché da essa poteva dipendere la sollecita risoluzione del conflitto.

Lo Schley pare non comprendesse questa urgenza ed indugiasse innanzi al Cienfuegos, per apprezzamenti che, secondo il Wilson, non erano tali da giustificare l'indugio di due giorni nella esecuzione di un ordine preciso ed urgente come quello ricevuto dal Sampson.

Noi condividiamo perfettamente il giudizio del Wilson, e comprendiamo come l'indugio dello Schley abbia *hardly hampered the government*, che temeva com-

promessa l'insperata fortuna di troncare con un solo colpo la guerra.

Benché tutto concorresse ad affermare che il Cervera si trovava in Santiago, non potrebbe negarsi che il dubbio dello Schley fosse in parte giustificabile, per quanto derivasse dalla ipotesi che il Cervera partito il 20 da Santiago fosse entrato all'alba del 22 in Cienfuegos, e che le cannonate che lo Schley aveva creduto sentire di lontano fossero appunto il saluto all'ammiraglio.

Questo dubbio è tanto più logico in quanto che il Cervera doveva prefiggersi di raggiungere Cienfuegos ad ogni costo, e perciò, imbarcato quel poco carbone che gli era indispensabile per la traversata di 300 miglia, doveva immediatamente ripartire, ciò che egli, rimanendo colle caldaie in pronto alimento, poteva fare la sera stessa del 19 per essere la sera del 20 a Cienfuegos o quella del 21 a S. Juan.

In dodici ore, anche con mezzi limitati, il Cervera poteva imbarcare duecento tonnellate di carbone per nave giacché lo *Jowa*, in mare, aveva imbarcato in dieci ore oltre 350 tonnellate dal *Merrimac* col personale di bordo, con quei *coups de main* che si trasformano in *coups de pied* per logica marinaresca e che possono, in talune occasioni, essere salvezza.

Ad onta di queste giustificazioni del suo apprezzamento, lo Schley non poteva dispensarsi dall'eseguire immediatamente l'ordine ricevuto, e se qualche dubbio gli rimaneva, dopo le ripetute affermazioni circa la presenza del Cervera, egli poteva sempre lasciare due rapidi incrociatori, il *Columbia* ed il *Vesuvius* di 21 nodi, innanzi a Cienfuegos, che l'avrebbero immediatamente informato di ogni cosa, mantenendo il contatto col nemico se usciva.

Lo Schley, invece, rimase innanzi a Cienfuegos fino alle 18 del 24 ed all'alba del 26 si trovava di fronte a Santiago, dove il *Minneapolis, il S. Paul* ed il *Yale* gli comunicarono che «none of the three had seen anything of the spaniards», ciò che sembra assai strano, poiché il *Pluton* spagnuolo aveva avuto il 24 una breve fazione colle quattro navi bloccanti.

Questa notizia riconferma sempre più Schley nel convincimento che Cervera dovesse essere a Cienfuegos, e trovandosi colle navi sprovviste di carbone, quantunque ne avesse 4.000 tonnellate col *Merrimac*, decise di ritornare a Key-West, comunicando per telegramma – via Hayti – questa sua decisione al Sampson ed al Governo.

È facile comprendere quale impressione questo telegramma facesse a Sampson ed al governo, il quale «had already been increasingly disturbed by the deley of the flying squadron before Cienfuegos» ed ordinò telegraficamente al Sampson di partire col *New-York* e coll'*Oregon* che era giunto il 25 a Key-West.

Il Sampson si trovava colla sua squadra, meno due monitor e qualche nave minore lasciati all'Avana, nel canale Nicola al Nord di Cuba per coprire Key-West ed Avana nel caso che Cervera, partendo da Santiago, procedesse per il canale di Hayti lungo la costiera settentrionale.

Il Sampson, che aveva già spedito il 27 e 28 col Wasp e col New-Orleans allo Schley *peremtory orders to blokade Santiago at all hazards, and close the harbour by sinking the collier *Sterling* in the entrance, diresse immediatatnente per Key-West, onde rifornirsi di carbone, col *New-York* ed il 29 parte coll'*Oregon* e due rapidi incrociatori per Santiago ove giunse il 1° di giugno.

In questo frattempo lo Schley dopo di avere decisa la partenza da Santiago e segnalato alla squadra con generale stupore, "Destination Key-West as soon as collier is ready, via Yucatan, speed nine knots" lasciando il S. Paul a vigilare il porto, egli partì alle 21 del 26 dirigendo per Ovest. Il mattino del 27 egli ricevette, per mezzo dell'*Harward*, un ordine telegrafico – via Hayti – del governo che gli imponeva di rimanere a Santiago ed aprire comunicazioni cogli insorti onde conoscere esattamente le forze del Cervera. Ad onta di tale ordine lo Schley proseguì per Key-West e soltanto a mezzogiorno del 28 invertì la rotta per Santiago, ove giunse alle 18 dello stesso giorno, secondo il Wilson, mentre secondo il Müller sarebbe giunto alle 12 in vista dei forti.

Questa condotta dello Schley è difficilmente spiegabile, e se il Mahan, per riguardo verso il collega, lo scusa, noi concludiamo col Wilson che questa condotta «betray a want of firmness and resolution such as we do not expect in a great seaman or soldier», quando non riveli anche la necessità di non compromettere l'efficenza della nelsoniana *brothers's band* coll'affidare un comando sott'ordine ad un ufficiale più anziano di quello eletto al comando supremo.

Il ritorno dello Schley a Santiago assicurò l'efficienza e la continuità del blocco fino alla fase risolutiva della battaglia, onde la concentrazione era compiuta e solo rimane a vedersi con esattezza la successività del concentramento per portare un giudizio sicuro sulla risoluzione del Cervera.

La gradualità del blocco, secondo il Müller y Tejeiro, i durante il mese di maggio fu la seguente:

18 maggio. - Il S. Louis ed il Wompatuck.

- 19-20 id. Nessuna nave in crociera ed in vista. Entrata di Cervera in Santiago.
- 21 id. Due incrociatori in riconoscimento, forse il S. Paul ed il Yale.
- 22 id. Due incrociatori in vista, probabilmente quelli del giorno prima.
- 23 id. Quattro incrociatori in vista, cioè il *Minneapolis*, l'*Harward* ed i precedenti.
- 24 id. Gli stessi incrociatori che ebbero una breve fazione col *Pluton* uscito in esplolazione.
- 27 id. Un solo incrociatore, il S. Paul che cattura il carbonaio Restormel, proveniente da Curação, in vista del porto.
- 26 id. Tre incrociatori in vista a grande distanza. La squadra di Schley fu scoperta alle 14 ma si mantenne a più di dieci miglia dalla costa, comunicando soltanto colle vedette.
- 27 id. Dodici navi in vista di cui cinque da guerra. Lo Schley giiungeva poco dopo mezzogiorno.
- 28 id. Sei navi in vista a grande distanza. Lo Schley fuori vista.
- 29 id. Sette navi in riconoscimento della costa. Il *Furor* e *Pluton* escono all'alba in perlustrazione e rientrano alle 8 in Santiago.
- 30 id. Dieci navi in vista a dieci miglia di distanza.

[&]quot; J. Müller y Tejerio, Battle and capitulation of Santiago de Cuba - Traduzione. (Nota di D.B.).

31 id. – Undici navi attaccano dalle 14 alle 15 la costiera, a grande distanza, per riconoscere i forti rimanendo fuori tiro dei loro cannoni.

1 giugno. – Arrivo di Sampson a Santiago.

Da questo giorno il blocco è rigorosamente mantenuto giorno e notte, mentre prima le navi si allontanavano, a grande distanza, dal tramonto al sorgere del sole.

Uscita di Cervera da Santiago. – Il Cervera ebbe, come afferma anche il Wilson, «Chance after chance, and surprise can only be felt at the extraordinary inertness ot

Spaniards which led them to throw away all their brillant opportunity».

È difatti veramente inconcepibile come gli spagnoli non abbiano approfittato di tutte le opportunità che ebbero per liberarsi da una situazione che non poteva riuscire che all'esaurimento od all'affondamento, cioè a quel suicidio cui si era votato il Cervera.

Per una settimana intera, dal 19 al 26, questi non ebbe di fronte che tre o quattro incrociatori di cui uno solo militare, e poteva quindi uscire liberamente senza timore di essere molestato, benché con certezza di essere seguito.

A Santiago il Cervera, in comunicazione coll'Avana e Madrid, conosceva esatta-

mente la situazione e poteva prendere una risoluzione con piena sicurezza.

Cienfuegos ed Avana essendo bloccate, gli rimaneva aperta Portorico, donde poteva, appena rifornitosi, ripartire per una incursione al Nord od il ritorno a Cadice, sollecitando dal ministro il richiamo, che era stato contromandato per le rimostranze del Blanco.

La permanenza in Santiago era non solo errore ma gravissima colpa. In Portorico il Cervera trovava ottimo ed abbondante carbone sui piroscafi *Roat* e *Twickenban* e riprendeva la sua libertà d'azione, purché il rifornimento fosse sollecitato, giacché quattro o cinque giorni era il massimo intervallo probabile fra il suo arrivo e quello dello Schley o del Sampson a S. Juan.

Il non essere ripartito da Santiago immediatamente per Cienfuegos prima del 21 e per Portorico prima del 22, è il solo gravissimo errore che si possa addebitare stra-

tegicamente al Cervera.

Le condizioni delle macchine e la prontezza dell'imbarco del carbone non possono essere giustificazioni, quando si ha un compito così imperioso ed un traversata massima di 600 miglia da compiere.

Se una nave aveva le macchine incapaci di movimento, ciò che è spesso un pretesto più che una realtà, la si doveva lasciare in Santiago e proseguire colle altre,

ciò che avrebbe colla massima probabilità risanata l'avaria.

Le ragioni che esclusero l'uscita da Santiago sono espresse nei verbali dei consigli da guerra riunitisi il 24 ed il 26 maggio sul *Teresa* per considerare la situazione e dagli altri documenti pubblicati dal Cervera.

Il telegramma dell'ammiraglio al ministro in data 20 maggio diceva: «Pienso alistar los buques en el nemor tiempo possible porque à mi jiuicio Santiago de Cuba

pronto estarà en situación dificil, si no se le envian recursos».

Il Cervera aveva quindi un esatto concetto della situazione, né meno esatto era quello del Blanco espresso nel telegramma del 20 al Ministro della guerra, onde riesce difficile comprendere come, nella imminenza del pericolo, non siasi presa una immediata risoluzione.

Il 24, secondo il telegramma del Cervera al ministro, la squadra era pronta a partire, ma il consiglio di guerra unanimemente decise che «el peligro cierto de la sa-

lida (uscita dal porto) era muy superior à las pocas ventajas que pudieran obtenerse logrando Puertorico, y hacia considerar necesario abandonar este proyecto y continuar en este puerto repostandose de todo lo necesario con el fin de utilizar cualquier circumstancia que pudiera presentarse para salir del puerto, hoy bloqueado con fuerzas tan notoriamente superiores.

«Todos los jefes fueron igualmente de opinion de que la situación en que hoy

se encuentra esta escuadra la obliga à permanecer en este puerto».

Le difficoltà dell'uscita erano una ingenuità, la superiorità delle forze bloccanti una esagerazione, poiché il *Minneapolis*, il *S. Paul*, il *Yale* e l'*Harward*, benché grandi scafi, erano militarmente debolissimi, le risorse di Portorico erano indubbiamente superiori a quelle di Santiago e ciò non pertanto due ammiragli e sei comandanti superiori ritennero ad unanimità che la situazione costringeva la squadra a rimanere nel porto in attesa di migliore occasione.

Questa risoluzione è incomprensibile. Quale altra occasione più propizia pote-

vasi attendere? Il fato incombeva sul capo agli ignavi.

Siccome però la situazione andava ogni giorno peggiorando, e già si conosceva l'intendimento del nemico di ostruire la bocca del porto, così il mattino del 26 fu riunito un nuovo consiglio di comandanti, che decise ad unanimità di partire la sera per Portorico; ma essendo giunto verso le 14 lo Schley si riconvocò il consiglio. Presa in considerazione la possibilità che il *Colon*, secondo il parere del pilota locale, potesse calcagnare sul basso fondo per la mareggiata, l'ammiraglio Paredes e quattro comandanti opinarono si dovesse differire la partenza e due si pronunciarono per l'uscita immediata.

Questi due comandanti, il Concas ed il Bustamante, espressero per iscritto il parere che la situazione imponeva di correre il rischio della perdita anche totale di una nave per salvare le altre tre, e ciò perché i due comandanti non credevano questa perdita tanto probabile, data l'abituale prudenza dei piloti.

Il Cervera si attenne al parere della maggioranza e così fu perduta l'ultima op-

portunità di forzare quasi impunemente il blocco di Santiago.

Dai verbali e dai documenti risulta che nessuna ragione imperiosa ed imprescindibile imponeva di rimanere in Santiago, che la situazione militare imponeva la partenza immediata, che per tale decisione occorreva, come dice il Wilson, che lo spirito di Nelson, disdegnoso dei timidi consigli dei piloti di Copenaghen, aleggiasse in Santiago, onde concluderemo che chi deve prendere una grave risoluzione non deve riunire consigli di guerra per coprire la propria responsabilità, che quando vi è disparità di pareri è sempre preferibile attenersi a quello più energico e che «the Gods' help is useless to those who will not help themselves».

Per esaurire l'argomento rimarrebbe ancora a considerare l'uscita del 3 luglio che provocò la catastrofe di Santiago; siccome però questa uscita si collega direttamente colla situazione tattica della piazza e colla battaglia, e fu deliberata dal Blanco indipendentemente da qualsiasi ragione strategica, così crediamo opportuno di esporre prima la situazione militare della piazza, rimandando qualsiasi considerazio-

ne al successivo capitolo.

Il vagabondaggio di Camara. – La squadra al comando del contrammiraglio D. Manuel de la Camara, dopo due mesi dalla dichiarazione di guerra, era così costituita.

Corazzata Pelayo, nave ammiraglia;

Incrociatore corazzato Carlo V;

Controtorpediniere: Audaz, Osado, Proserpina; Piroscafi armati: Rapido, Patriota, Buenosayres;

Trasporti: Colon, Covadonga, S. Francisco, Panay, Luzòn e Sant'Agostino.

A questa squadra erano pure aggregati la Numancia e l'Alfonso 13°, ma queste

due navi non erano in condizione di prendere il mare.

Dopo alcune false partenze a scopo dimostrativo, la squadra partì da Cadice il 16 giugno con quattromila uomini, ventimila tonnellate di carbone e molto materiale da guerra. Il 19 alcune navi approdano a Cartagena per operazioni di carico e ripartono immediatamente. Il giorno 20 la squadra ostensibilmente, passa in vicinanza di Pantelleria ed il 25 entra a Porto Said. Le autorità non consentono rifornimento di carbone al Camara, nemmeno dalle proprie navi carboniere, ciò che fu forse eccessivo, e costrinse l'Ammiraglio ad uscire al largo per riapprovvigionare, con grandi difficoltà, le navi che dovevano proseguire per Manilla. Il 3 luglio il Camara rimanda a Cartagena le tre controtorpediniere e i due trasporti di carbone ed il 5 il rimanente della squadra, cioè due corazzate e quattro trasporti, passa il Canale ed il 6 entra in Suez, donde deve ripartire entro 24 ore. Il Camara esce il 7, rimanendo in panna a poche miglia dalla costa, imbarcando carbone, in attesa forse di ordini. Non è noto come questi ordini gli pervenissero, e forse il passaggio del canale era soltanto una dimostrazione militare, che costava assai cara alla Spagna; ma in forza di questi ordini od istruzioni suggellate, il Camara riprese la via di ritorno. Il 9 luglio era a Port-Said, il 22 a Cartagena ed il 29 a Cadice, ove si concluse la sua peregrinazione che avrà celebrità nella storia navale.

Le considerazioni che sopra questo vagabondaggio di Camara abbiamo svolte nell'opera precedente, ci dispensano da ulteriori disamine, poiché nulla abbiamo oggi da aggiungere o correggere, onde ci limitiamo a compendiarle nelle seguenti conclusioni:

1º La mossa di Camara, militarmente considerata, non poteva essere una diversione reale, come il Wilson ammette, ma semplicemente uno stratagemma a scopo di provocare il frazionamento dell'armata nemica, e favorire l'uscita del Cervera da Santiago, intendimento questo che risulta dai telegrammi del Ministro Auñon al Cervera.

2º Lo stratagemma era lodevole, ma le probabilità di indurre il nemico in inganno erano assai poche; la spedizione non poteva minacciare seriamente il Dewey, né modificare la situazione alle Antille, mentre scopriva completamente ed indefinitamente la Spagna.

3º Il gioco mancava di consistenza e si potrebbe paragonare a quello di chi ar-

rischia l'ultimo suo marengo a Monte Carlo, prima di farsi saltare le cervella.

4º Per accentuare la diversione e darle maggiore evidenza fu deliberato il passaggio del Canale di Suez, con una spesa di circa due milioni, ma questa *ruse* fallì come aveva fallito quella del temporeggiamento a Port-Said, per vedere se l'Unione si decideva a frazionare le sue forze.

5º Questo stratagemma provocò invece, come doveva provocare, il rafforzamento del blocco colla divisione di sorveglianza dell'Howell e la formazione di una squadra al comando del Watson, secondo il Mahan, del Howell, secondo il Wilson, per minacciare la Spagna ed incalzare, se occorreva, il Camara.

6º L'annientamento di Cervera escludeva lo scopo della diversione ed imponeva il sollecito ritorno di Camara, giacché se questi doveva essere votato al sacrifizio come il suo collega, era meglio che si sacrificasse per la difesa della Spagna che per

la riconquista delle Filippine, essendovi sempre maggiori speranze di salvezza, ed anche di preservazione.

7º La strategia della Spagna non poteva più essere che quella della impotenza che si risolve purtroppo in quella della disperazione, quando la dittatorialità della piazza non la trasforma in quella da *cafè chantant*, specialità della razza latina.

Ignoriamo se questa diversione fosse avvalorata dalla saggezza d'un consiglio di 19 ammiragli, ma se lo fu è necessario concludere che quello era un consiglio di

politicanti e non di ammiragli.

Il Wilson concorda con noi nel giudicare la mossa del Carmara, colla sola differenza che egli ammette, e noi escludiamo, l'intendimento di una reale diversione, ed il Mahan stesso non esclude la possibilità che la traversata del Canale di Suez fosse consigliata da qualche ragione «not yet revealed, and perhaps never to be known», per il fatto che la ragione non presiede ai giuochi d'azzardo.

Ad onta di tali autorevoli giudizii noi persistiamo a credere che soltanto la strategia della disperazione e dell'impotenza ha potuto spingere la Spagna a dare alla diversione simulata tutta la maggiore evidenza ed efficienza della realtà, ciò che costi-

tuisce appunto un prezioso insegnamento strategico.

La perfezione dello stratagemma sta appunto nel dare la massima evidenza di verità alla simulazione, ma quando esso è in aperta opposizione coi principii elementari della guerra, tra cui primeggia l'assoluta prepoderanza dell'obbiettivo principale su quelli accessorii, allora questa evidenza di verità diviene, finché non sia chiarita, veramente incomprensibile, onde bene conclude il Mahan affermando che «What the object was of that singular *vagabondaggio*, as it is not inaptly called by an italian critic, is to the author incomprehensible, to use also the qualifying word of the same foreign writer».

La mossa di Camara fu l'ultima operazione strategica di una guerra così ricca d'insegnamenti moderni, che cercammo, giovandoci dei preziosi lavori del Mahan e del Wilson, di rendere evidenti con una ordinata analisi dei principali avvenimenti; onde concludiamo questo capitolo affermando che questa guerra ha rivelato, più di ogni altra del presente periodo, il vasto campo e l'enorme efficienza della strategia nei conflitti navali.

CAPITOLO IV

LE OPERAZIONI TATTICHE

Le principali operazioni tattiche, che meritano una speciale disamina, sono:

La battaglia di Cavite.

Il blocco tattico di Cuba.

L'assedio di Santiago.

La battaglia di Santiago.

La correlazione territoriale-marittima.

Prima di procedere ad esaminare queste speciali operazioni, è necessario vedere quali fossero, prima della guerra, i criteri tattici preponderanti, in quale modo questi criterii dovessero esplicarsi, quali fossero le caratteristiche tattiche delle forze utilizzabili e quanta potesse essere la capacità e l'intensità direttiva derivante dalla situazione generale.

I criterii tattici fondamentali erano quelli che l'esperienza del conflitto Cino-Giapponese aveva confermato, e che la ragione militare aveva generalmente sancito.

La battaglia di Ya-Lu, unica operazione tattica navale di qualche importanza, offerse nessun insegnamento sperimentale riguardante la direttività del conflitto e la posizione dell'ammiraglio nella formazione di battaglia, e perciò le due questioni ri-

manevano, come prima, insolute.

La grande analogia direttiva esplicata a Lissa ed a Ya-Lu dal Tegetthoff ed Ito e dal Persano e dal Ting, lasciava però supporre che assai limitata sarebbe riuscita la direttività durante il periodo del combattimento e che l'efficienza direttiva rimaneva circoscritta nei limiti di una perfetta cointelligenza fra l'ammiraglio e i comandanti, riconfermando così l'insegnamento del periodo velico, ed in special modo di quello nelsoniano.

La formazione di battaglia non aveva avuta nessuna sanzione sperimentale.

Gli insegnamenti di Lissa e di Ya-Lu erano in opposizione assoluta. La formazione ad angolo, cui si volle attribuire il successo di Lissa, rimase soccombente a Ya-Lu, onde il criterio teorico, che già tendeva ad escluderla dagli ordini di battaglia, s'affermò maggiormente.

La linea di fila semplice, condannata dopo Lissa, riabilitatasi teoricamente, fece buona prova a Ya-Lu, ma quell'esperimento non era ancora sufficiente per conferirle la caratteristica di ordine di battaglia che essa aveva assunto quasi esclusivamente durante il periodo velico.

Le due formazioni, per gli opposti risultati sperimentali e per la critica teorica, non avevano acquisita autorevolezza tattica e non potetevano costituire ancora un

determinante direttivo.

La velocità di combattimento non aveva ancora determinata la sua efficienza preponderante.

A Lissa la maggiore velocità, non utilizzata, era rimasta soccombente, mentre a

Ya-Lu, opportunamente impiegata, aveva affermata la sua efficienza.

La teorica tattica tendeva ad accordarle una influenza superiore a quella sperimentalmente riconosciuta, ma la pubblica opinione era tuttavia esitante nel determinare il valore della velocità in relazione alla potenza dell'armamento e delle difese.

Utilizzare la massima velocità di resistenza consentita dalle navi tatticamente impiegabili era principio secolare da non escludersi, ma quale influenza dovesse esercitare la velocità sulla costituzione delle squadre, delle unità tattiche e sulla direttività del combattimento, era questione non per anco risolta e suscettibile delle più dissimili soluzioni.

L'utilizzazione tattica della velocità, benché vagamente intuita, non si era ancora sperimentalmente e teoricamente affermata.

Maggiormente definita, ma non ancora del tutto risolta, era la questione dell'arma tattica risolutiva.

A Lissa si era affermato più lo sprone che il cannone, a Ya-Lu più questo che quello; ma nulla escludeva che il rostro potesse ancora riaffermarsi come arma risolvente. Soltanto il siluro rimaneva teoricamente e sperimentalmente deprezzato,

né le difficili condizioni della sua utilizzazione lasciavano grande speranza che potesse affermarsi, data la scarsa preparazione tattica delle flotte belligeranti.

Un solo principio era assunto come cardine tattico, quello cioè che la preponderanza assoluta del cannone non poteva affermarsi senza la preponderanza della velocità.

Da questo principio fondamentale potevano derivare parecchi corollari riguardanti la preponderanza relativa ed occasionale del cannone, indipendentemente da quella della velocità, ma nessuno di questi corollari poteva considerarsi generalmente riconosciuto e sanzionato dalla pratica e dalla teorica, onde ne derivava che, escludendo la simultanea preponderanza della velocità e del cannone, doveva pure escludersi l'assoluta preponderanza di questo come arma risolutiva, rimanendo possibile un conflitto di prevalenza tra le armi a grande distanza e quelle ravvicinate od a contatto.

Solamente in un caso, adunque, il concetto tattico riguardante le armi risolutive era perfettamente determinato, mentre in tutti gli altri casi la soluzione del problema era indeterminata e suscettibile delle più disparate ed imprevedibili soluzioni.

L'esclusione volontaria, per tacito consenso degli ammiragli, della lotta ravvicinata nella zona tattica del siluro e del rostro, che è da molti scrittori considerata come condizione quasi imprescindibile della direttività tattica, benché non possa escludersi per la sua affermazione durante il periodo velico, pure non può ammettersi come criterio fondamentale, poiché la teorica non può accettarlo, la storia non gli accorda che brevi periodi di prevalenza, e gli ordini di battaglia prescelti dal Sampson, come vedremo, non gli assicurano un rigoroso dominio venturo.

I problemi tattici che riguardano l'impiego delle torpediniere, o per meglio dire di tutto il naviglio torpediniero nel combattimento fra squadre, erano tuttavia allo stato nebuloso; nessuna luce aveva segnato qualche punto d'orientamento; le induzioni sui fenomeni possibili erano le più disparate, onde in questo campo tattico po-

tevano rivelarsi le più inaudite sorprese.

Questa succinta digressione permette di concludere che le principali questioni tattiche riguardanti la direttività generale, le formazioni di battaglia, l'arma risolutiva, la funzione torpediniera, la posizione dell'ammiraglio nel combattimento... erano tuttavia indeterminatissime e potevano consentire soluzioni insospettate.

Le questioni tattiche di secondaria importanza, appunto perché maggiormente

circoscritte, erano state con maggiore approssimazione risolte.

La manovrabilità della nave aveva perduto alquanto della sua importanza, ma si riteneva sempre una funzione principale del successo, e perciò da guarantirsi colla massima rigorosità nei limiti concessi dalle esigenze preponderanti della velocità.

L'altezza della linea di tiro non godeva più il favore accordatole prima di Ya-Lu, considerando la stabilità di piattaforma un requisito più prezioso, e la riduzione del bersaglio e delle superficie non corazzate obbiettivi assai più importanti, nei limiti razionali dell'impiego tattico della nave.

I grandi esplosivi, le distruzioni terribili che ne derivavano, gli incendi, avevano conferito al tiro rapido una preponderanza indiscussa, e lo si considerava come il

fattore tattico più risolvente.

La preponderanza dell'artiglieria come funzione tattica ne aveva sviluppate e perfezionate tutte le caratteristiche, onde dalla efficienza dello strumento era razionale attenderne l'intensità dell'impiego.

Le grandi artiglierie, dopo la prevalenza del tiro rapido, avevano perduto favore, ma erano sempre le sole capaci di risolvere la lotta ad oltranza fra navi bene corazzate.

Le medie artiglierie, prima neglette, avevano rapidamente assunta una preponderante funzione tattica, per la specialità di navi poco o punto difese che costituivano il grosso delle armate, e perciò la loro risolutività era conseguenza di una eccezionale situazione che si trovava appunto nella sua massima fase. Era quindi logico attendersi da queste medie artiglierie risultati preponderanti se non sempre decisivi.

Le piccole artiglierie erano bensì in aumento come calibro ed efficienza, ma in deprezzamento come funzione tattica, per il causale deprezzamento della funzione torpediniera e per l'efficienza del tiro rapido che rendeva assai problematica l'utilizzazione delle artiglierie scoperte od inadeguatamente protette.

Le difese avevano riguadagnata la perduta influenza. La galleggiabilità, insufficientemente guarantita dai vari sistemi di protezione escogitata, doveva essere assicurata almeno contro l'efficienza del tiro rapido delle medie artiglierie.

La resistenza nella lotta doveva essere guarentita da una protezione dell'armamento principale e secondario, sufficiente contro i maggiori calibri a tiro rapido.

La grande vulnerabilità della carena costituiva una grande imperfezione della nave, considerata come un organismo complesso ed equilibrato nelle sue funzioni. I mezzi escogitati per difesa erano tutti più o meno insufficienti e godevano poca fiducia. Impedire o limitare ad un minimo l'offesa subacquea era la sola soluzione efficiente del problema. Da ciò derivava un criterio difensivo che concorreva con quello offensivo ad imprimere una speciale preponderanza all'azione a distanza, ed una maggiore stabilità d'indirizzo alla direttività della battaglia.

In forza di questi criterii tattici prevalenti nella pubblica opinione marittima, possiamo concludere che nessuna nave delle due nazioni belligeranti riuniva le principali caratteristiche tattiche in tale misura ed equilibrio da rappresentare un ti-

po perfetto e preponderante nelle variate modalità tattiche del conflitto.

Il *Brooklyn* ed il *New-York* rappresentavano bensì il tipo strategico preponderante, ma tatticamente erano imperfetti per incapacità di resistenza ad oltranza, e non potevano nemmeno rappresentare un tipo prevalente nella lotta a distanza, in virtù della velocità e del cannone, a cagione della deficenza di grandi calibri ed insufficienza della corazza che non avrebbe loro permesso, in un regolato combattimento, la buona utilizzazione dei calibri medii. Il loro grande bersaglio, l'eccessività delle soprastrutture, la vulnerabilità generale di quasi tutti i servizii e congegni importanti, li rendeva elementi tattici molto imperfetti e menomava grandemente la loro caratteristica principale derivante dalla simultanea, benché imperfetta, preponderanza del cannone e della velocità.

Le navi tipo *Oregon* riunivano in giusto equilibrio quasi tutti gli elementi offensivi e difensivi e rappresentavano in massimo grado la capacità di resistenza ad oltranza; ma la loro limitata velocità non le rendeva arbitre della modalità della lotta, nella ipotesi che le navi nemiche potessero sostenere durante la battaglia la loro velocità nominale.

Esse avevano bensì una indiscutibile preponderanza balistica ed una relativa invulnerabilità, ma faceva loro difetto la simultanea prevalenza del cannone e della velocità, indispensabile a costituire la superiorità del tipo in tutte le modalità del combattimento. Questa menomazione non permetteva quindi di considerare questo tipo di nave come arbitro tattico e risolutivo del conflitto.

Il *Pelayo* ed il *Colon* erano le due sole navi spagnole che avessero caratteristiche tattiche di qualche efficenza.

Il *Pelayo*, detto il *Solitario* perché unica nave corazzata di qualche valore durante un decennio, poteva paragonarsi al tipo *Oregon*, e se fosse stato in piena efficienza di combattimento avrebbe potuto sostenerne confronto. Pressoché eguale in tonnellaggio e velocità, pochissimo inferiore in potere offensivo e difensivo, giovandosi di talune superiorità per il completo corazzamento della linea d'acqua, poteva equilibrare, a parità di efficienza direttiva, una delle quattro navi tipo *Oregon*.

Il Colon, supposto in piena efficienza, non aveva le caratteristiche strategiche del New-York né quelle tattiche del tipo Oregon. I risultati della fazione navale di Santiago dimostrarono che, se provveduto dei cannoni da 250 m/m, avrebbe potuto lottare con vantaggio col Brooklyn, ma non certamente coll'Oregon. Il suo valore tattico individuale permetteva di classificarlo immediatamente dopo le quattro navi tipo Yowa, ma la sua maggiore velocità, se effettiva, permetteva di attribuirgli un'efficienza complessiva più largamente utilizzabile.

La *Teresa*, il *Vizcaya*, l'*Oquendo* erano tatticamente molto inferiori al *Colon* per la loro grande vulnerabilità, anche indipendentemente dalle maggiori probabilità d'incendi per l'eccessivo legname impiegato nella costruzione e non amovibile od estirpabile; esse erano quindi navi di limitatissima capacità tattica ed a mala pena avrebbero potuto, se in piena efficienza, sostenere il confronto col *Brooklyn*.

La flotta mobilizzata dall'Unione aveva quindi una grandissima superiorità tattica su quella che riuscì a mobilizzare la Spagna, anche indipendentemente dai monitor, la cui efficienza tattica localizzata poteva considerarsi uno scarsissimo elemento di risolutività, per l'inefficienza dell'impiego strategico.

Eliminando questi monitor dal computo degli elementi tattici utilizzabili nella grande guerra, limitandone il loro impiego al blocco localizzato, la potenzialità tattica dell'Unione, dopo l'arrivo dell'*Oregon*, poteva sempre considerarsi doppia di quella consentita da tutte le forze che la Spagna riuscì a mobilitare durante la guerra.

I soli elementi di equilibrio erano la capacità strategica e quella torpediniera, se la Spagna avesse saputo e potuto utilizzarle.

I concetti tattici direttivi che da tale situazione derivavano erano dunque i seguenti:

1º L'Unione doveva giovarsi della sua superiorità tattica balistica, mantenendo un concentramento tattico continuo e permanente nel principale teatro d'operazione, escludendone qualsiasi menomazione, anche occasionale, per considerazioni strategiche; ciò che corrispondeva alla indole offensiva della guerra;

2º La Spagna doveva giovarsi della sua nominale superiorità strategica, se realizzabile, per conseguire temporanee e transitorie concentrazioni tattiche, regolandosi a seconda delle situazioni, senza mai compromettere l'obbiettività strategica, ciò che corrispondeva all'indole difensiva della guerra.

La vastità del teatro d'operazione atlantico e la varietà degli obbiettivi consentivano la possibilità di utilizzare tatticamente la superiorità strategica, quando se ne avessero, come si potevano avere, i mezzi adeguati: ed infatti non poche occasioni, come già vedemmo, offersero possibilità di efficaci concentramenti tattici contro lo Schley, il Sampson e contro l'*Oregon*, onde se ne può e se ne deve concludere che

nella possibile lotta per il dominio del mare l'Unione aveva un compito tattico di concentramento duraturo e continuo, mentre la Spagna aveva un compito di concentramento tattico eventuale, consentito dalla nominale e realizzabile preponderanza strategica.

Criteri direttivi costieri. – I criterii riguardanti il conflitto costiero tra navi e fortificazioni si sono, dopo il conflitto Cino-Giapponese, sufficientemente affermati, ed era perciò assai probabile che venissero assunti come concetti di direttività dallo Strategical board.

Questi principali criterii erano presso a poco i seguenti:

1º Le navi, anche se corazzate, sono insufficienti a determinare la resa di una piazza forte decentemente armata e difesa, purché sottratta alla influenza della cittadinanza;

2º Quando la popolazione può imporre la sua volontà, la resa della piazza può essere determinata dal bombardamento a distanza.

3º Il bombardamento dei forti può bensì fare tacere temporaneamente il loro fuoco e permettere operazioni di sbarco e di attacco nella zona tattica della piazza, ma da solo può difficilmente conseguire risultati duraturi senza una intensa e perseverante concentrazione di fuoco, specialmente se il fortilizio non è isolato, ma congiunto alla piazza;

4º L'attacco navale è utile complemento a quello territoriale, specialmente nella zona costiera, e la risolutività dipende da un giusto equilibrio della loro complementare efficienza:

memare emcienza;

5º La mancanza di un adeguato corpo di sbarco esclude l'utilità di impegnare a fondo le navi negli attacchi costieri;

6º L'attacco navale a breve distanza ed il forzamento dei passi difesi sono sempre da escludersi quando la situazione non imponga imperiosamente di arrischiare tutto per tutto;

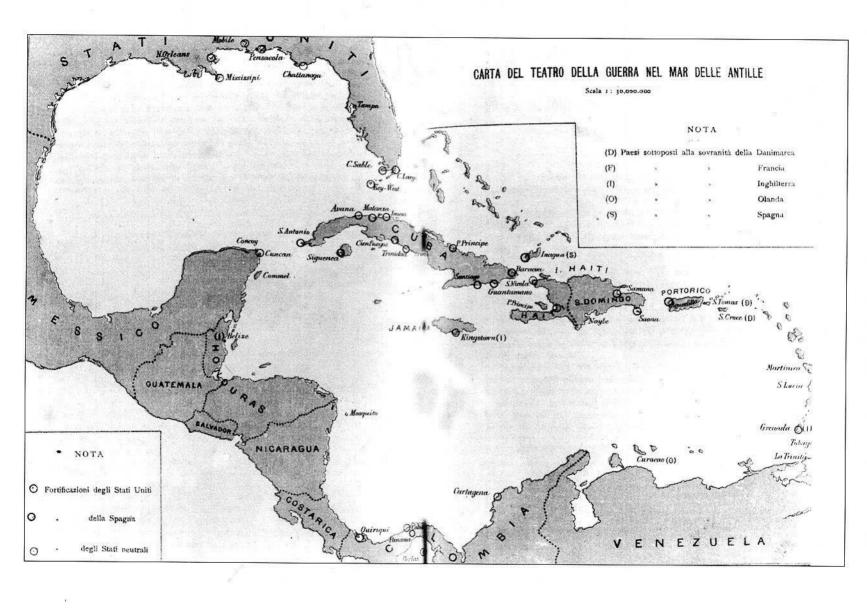
7° I risultati dell'attacco costiero sono in generale piuttosto morali che materiali, e perciò quelli più di questi costituiscono gli obbiettivi costieri delle armate.

Questi criteri sperimentali, derivati dal conflitto Cino-Giapponese, benché non in perfetta armonia coi risultati di Alessandria, di Sfax, di Lissa, e specialmente con quelli della guerra di secessione americana, furono quelli che informarono le istruzioni generali comunicate il 6 aprile al Sampson, tendenti sopratutto ad affermare il concetto seguente:

«The United States armored vessels must not be risked», e ciò non tanto riguardo alla Spagna ma specialmente in previsione di possibili interferenze internazionali, ad escludere le quali nulla tanto giovava quanto mantenere la flotta in piena efficienza.

*For such reasons, dice il Mahan, it was recommended – dallo *Strategical board* al ministro – that the orders on this point to Admiral Sampson should be *peremtory*: not that any doubt existed as to the direction of this officer, but because it was felt that the burden of such a decision should be assumed by a superior authority, less liable to suffer in personal reputation from the idle imputation of over caution, which – e non furono poche – at times were ignorantly made by some who ought to have know better, but did not*.

Lodevolissimo criterio di responsabilità se pubblicamente affermato, che non valse però a risparmiare severe censure alla condotta del Sampson il quale, se può



essere censurato, non è certo di eccessiva prudenza, poiché le sue lettere al Governo e le sue iniziative dimostrano appunto come quel *peremtory* fosse proprio scritto per lui, poiché forse il Sampson, sospinto dai suoi ufficiali e desideroso egli stesso di percuotere «quickly and hard as soon as hostilities commence», poteva benissimo dimenticare che l'Unione non aveva truppe disponibili per grandi sbarchi, né bacini di carenaggio nel teatro delle Antille sufficienti ai bisogni di una squadra che si fosse impegnata in un attacco ad oltranza contro fortificazioni che si supponevano, dagli Americani, più potenti di quanto realmente esse fossero.

Le istruzioni informate ai criterii sovra enunciati, e che perentoriamente escludevano di esporre le navi al tiro delle batterie di Avana, Santiago, S. Juan, limitavano non poco l'iniziativa del Sampson, nel cui petto palpitava per certo un cuore alla Ferragut, ma esse erano appunto per tale ragione saggiamente perentorie e corrispondenti non soltanto alla situazione militare, ma anche a quel-

la morale.

La sintesi dei criterii direttivi della guerra si personifica nel comandante in capo,

onde la sua scelta costituisce un problema di indole generale.

La direttività classica. – La direttività suprema tende sempre più, per le ragioni già addotte, a passare dalle mani dell'ammiraglio a quelle dell'ente militare-politico del Governo. Questa diminutio capitis, che può essere maggiore o minore a seconda della situazione, si limita però quasi sempre alla direttività strategica e non si estende quasi mai alla tattica.

In tali eventualità, sempre funeste alla integra efficienza del comando, le doti preferibili in un ammiraglio sono quelle dell'uomo d'azione anziché quelle del

pensatore.

Il problema della direttività tende quindi a scindersi nettamente in due parti riguardanti l'ente direttivo strategico e quello tattico: collettivo il primo, individuale il secondo.

Questa specializzazione della direttività strategica dalla tattica, che già fece così cattiva prova nelle guerre territoriali, quando l'ente sovrano non seguiva l'esercito; ciò che si verificò specialmente con Luigi XIV, col Direttorio, col Consiglio aulico, col Tsung-li-Yamen, col Divano... non aveva mai trovato propizio al suo dominio l'ambiente marittimo. È bensì vero che durante le guerre dell'Impero, tanto Napoleone, quanto l'ammiragliato britannico si assunsero la direttività generale della guerra; ma questa riguardava soltanto la coordinazione suprema degli obbiettivi strategici e non vincolava in alcun modo l'iniziativa dell'ammiraglio nel conseguimento speciale di queste obbiettività, ciò che non menomava le sue prerogative strategiche. Le doti da ricercarsi in un ammiraglio, e che Napoleone non ricercava quasi mai nei suoi generali, erano quindi quelle del comandante supremo, arbitro della guerra navale.

Colla introduzione del vapore, collo sviluppo della rete telegrafica, colla limitazione dei teatri della guerra, colla prevalenza della pubblica opinione nella direttività dello Stato... il metodo della direzione a distanza venne sempre più applicato alla guerra marittima, come lo provano l'Italo-Austriaca e la Cino-Giapponese, ed era da supporsi che sarebbe stato intensamente attivato nell'attuale conflitto, finché la sicu-

rezza delle comunicazioni telegrafiche lo avesse consentito.

L'ente direttivo strategico fu dalla Unione costituito da 5 membri, che si ridussero poi a tre: ammiraglio Sicard, comandanti Crowninshield e Mahan, ed assunse il titolo di *Strategical Board*. Quello della Spagna fu costituito dagli ufficiali ammiragli e commodori disponibili, in numero di 19, ed assunse il titolo di *Junta de generales de la Armada*.

I due consessi erano esclusivamente consultivi, rimanendo l'esecutività nel Governo.

Non è nostro intendimento esaminare se e quanto la scelta del Sampson e del Cervera corrispondessero a questa nuova distinzione, ci preme soltanto stabilire che l'attuale conflitto ha intensamente menomato le prerogative del comando navale, ed ha affermato in modo quasi assoluto un nuovo criterio di elezione e di selezione degli ammiragli, il cui compito non è più quello di coordinare le situazioni, ma bensì di risolverle ad una ad una nei limiti in cui vengano dall'ente direttivo supremo circostritte.

Non più l'elaborazione dei piani di guerra e le iniziative strategiche sono di competenza assoluta, come per il passato, del comando navale, ma la preparazione e l'attuazione dei piani di combattimento, d'attacco e di marcia tendono a divenire sempre più le prerogative dell'ammiraglio.

Infatti né il Cervera, né il Sampson fecero ed attuarono dei loro piani di guerra, né presero iniziative importanti, né risulta che abbiano colle loro proposte influito sulle deliberazioni dell'ente direttivo, e si limitarono invece, come si limiteranno probabilmente gli ammiragli futuri, a dettare disposizioni di carattere tattico ed a prescrivere gli ordini di marcia e di combattimento delle loro squadre.

Questi ordini tattici, che abbiamo tracciato in appositi diagrammi, non presentano grande interesse per il piccolo numero delle navi costituenti le singole squadre, ma si può osservare che negli ordini di marcia si ebbe piuttosto riguardo alla sicurezza tattica contro le sorprese anziché alla sicurezza nautica, come è dimostrato dalla formazione prescritta dal Sampson, e che negli ordini di battaglia si prescelse dal Cervera e dal Dewey la formazione in linea di fila, e quella in doppia colonna dal Sampson, sia nella ipotesi che il nemico fosse in ordine di fila od in formazione frontale.

Le ordinanze ad angolo, a gruppi, a reparti staccati ed indipendenti furono escluse, mantenendo rigorosamente l'unità tattica della formazione.

Si può quindi concludere che tutte le complicate elaborazioni tattiche, di cui si compiacciono i coreografi di parata, sono escluse di fronte al nemico e che l'ammiraglio intende oggi, come sempre, di mantenere la squadra nella ordinanza più semplice e più unitaria possibile.

Esaminata sommariamente la situazione tattica-intellettuale dell'ambiente marittimo procediamo a considerare le principali operazioni tattiche della guerra.

LA BATTAGLIA DI CAVITE

La squadra del Dewey, non curante dei pericoli eventuali derivanti dallo sbarramento torpediniero, della efficienza del quale, per informazione del Console, giustamente si dubitava, si trovò alle 23 ore 30' del 30 aprile al traverso del Corregidor, in assetto di combattimento, senza essere stata prima scoperta e segnalata dalle vedette nemiche, poiché il servizio di vigilanza non venne esteso alla zona esterna del golfo.

Condotta tattica della battaglia. – La formazione di combattimento era quella di fila semplice, le navi nell'ordine seguente: Olympia, Baltimore, Petrel, Raleigh, Concord, Boston. Le navi onerarie seguivano in coda e vennero staccate dalla ordinanza, per non esporle inutilmente ad avarie, appena superata la linea, ipotetica, di sbarramento della rada.

Il Dewey dirige verso Manilla, lentamente, supponendo che il Montojo fosse ancorato presso le fortificazioni ed alle 5 del 1º maggio, riconosciuta la situazione, invertì la rotta dirigendo verso Cavite, senza rispondere al fuoco delle batterie di Manilla.

Alle 3.45 l'*Olympia* aprì il fuoco a 3.500 m. contro le navi spagnuole che già lo avevano iniziato, benché fuori portata.

Il Dewey, a lento moto, defila colle sue sei navi lungo la linea nemica, sostenendo il fuoco durante una serie di cinque contromarcie a distanze variabili tra 4.000 e 2.000 metri. Alle 7 h. viene respinto l'attacco del *Cristina*, del *D. Juan d'Austria* e di una o due barche torpediniere, ed alle 7 h. 40 gli Americani cessano il fuoco dirigendo verso l'opposta estremità della rada.

Alle 11 h. il Dewey rinnova l'attacco, aprendo il fuoco alle 11 h. 20, contro gli avanzi della squadra spagnuola, le batterie e l'arsenale di Cavite, con manovra di defilamento e contromarcia pressoché simile alla precedente. Alle 12 h. il *Concord* ed il *Petrel*, in virtù della loro esigua pescagione, entrano nelle insenature di Cavite e di Balkor e compiono la distruzione delle navi *D. Juan d'Austria, Ulloa, Luzon, Cuba, Duero, Lezo, Argos, Velasco, Mindanao*, catturando il *Rapido, Ercole* ed il *Manilla*.

Alle 12 h. 30, per ordine del comandante l'arsenale, viene alzata bandiera parlamentaria ed il fuoco cessato.

Verso il tramonto, il Dewey dà fondo di fronte a Manilla con quattro navi, avendo lasciato il *Concord* ed il *Petrel* a guardia di Cavite. Egli chiede la resa di Manilla con minaccia di bombardamento, ma la domanda è respinta.

Il giorno seguente – 2 maggio – il Dewey procede alla occupazione di Cavite, ed il 3 maggio alla occupazione dei forti e delle isole che dominano l'entrata della rada.

La squadra spagnuola aveva preso posizione fra la punta Sandley e la terraferma, per sbarrare l'entrata della rada di Cavite e rimanere sotto la protezione delle batterie, nel modo indicato dal diagramma.

Le navi, in ordine di grandezza ed efficienza balistica, si erano imbozzate, pronte a filare gli ormeggi, essendo protette da qualche torpedine.

Durante la notte si era fatta buona guardia e si erano ultimati i preparativi di combattimento, conoscendosi dai dispacci telegratici che il Dewey sarebbe entrato verso mezzanotte nella rada.

Alle 5,40 il Montojo apre il fuoco, benché il nemico fosse ancora fuori tiro, e lo mantiene intenso, quantunque inesatto ed inefficace, quanto glielo consente lo stato delle navi.

Iniziato l'attacco, le navi spagnole capaci di movimento filano gli ormeggi e combattono manovrando a piccolo moto, per maggiore sicurezza difensiva.

Riconosciuta l'impossibilità di sostenere più a lungo la lotta a distanza, il Montojo tenta, verso le 7,^h di investire la nave ammiraglia nemica.

Il D. Juan d'Austria imita la manovra del Cristina e pare, secondo il rapporto ufficiale del Dewey, che due barche torpediniere, uscite a tutta forza dal porto, diri-

gessero contemporaneamente contro l'Olympia giungendo una di esse quasi a portata di siluro.¹⁵

Il fuoco concentrato e rapido di tutte le navi americane arrestò l'avanzarsi della *Cristina* e del *D. Juan* che, crivellate, incendiate, senza governo furono gettate alla spiaggia, ed affondate dai loro equipaggi per ordine dell'ammiraglio. Le due barche torpediniere furono egualmente affondate.

Alle 7,^h30 l'ammiraglio trasborda dal *Cristina* sul *Cuba* e, durante l'allontanamento della squadra americana s'attende al riordinamento delle navi superstiti ed al salvataggio degli equipaggi naufragati e feriti del *Cristina*, *Castilla* e *D. Juan* incendiati ed affondati alla spiaggia.

L'ammiraglio sbarca alle 10^h dal *Cuba*, avendo ordinato di preparare le navi superstiti per essere affondate, sbarcando materiale ed inutilizzando le armi, se il nemico si ripresentava per l'attacco, essendo inutile ogni ulteriore resistenza navale.

Il Montojo, benché ferito, provvide alla difesa dell'arsenale, il cui comandante fece alzare bandiera bianca alle 12^{h 1}/₂, quando ogni mezzo di resistenza locale era esaurito e le navi affondate.

Preso consiglio col governatore della piazza di Cavite e col comandante l'arsenale, dopo provveduto alla organizzazione di un battaglione di marina per difesa locale, il Montojo lascia verso il tramonto l'arsenale, recandosi a Manilla di fronte alla quale, con minaccia di bombardamento, si era ormeggiata la squadra americana.

Risultati della battaglia. – I risultati del combattimento sono presso a poco i seguenti:

- 1. Distrutte, incendiate ed affondate in causa del combattimento le navi *Cristina*, *Castilla*, *D. Juan de Austria* ed *Ulloa*;
- 2. Affondate per ordine del Montojo, benché poco malconce, le rimanenti sette navi minori;
 - 3. Catturati tre piroscafi di minimo valore militare:
 - 4. Rigalleggiate, più tardi, il Cuba ed il Luzon;
- 5. Le navi americane non soffersero che minime ed insignificanti avarie, e non ebbero che due morti e nove feriti:
- 6. Le causalità spagnuole furono a bordo oltre il 20%, delle quali la massima parte dovuta al *Cristina*, che perdette la metà del suo equipaggio;
- 7. La percentualità dei colpi utili americani fu del 9% col cannone da 0,203; del 1%, col 0,152; del 3,5%, col 0,120; del 2% per le piccole artiglierie. È probabile che la percentualità per i calibri minori sia stata più forte;
- 8. La percentualità del tiro spagnuolo può essere difficilmente stimata, ma parrebbe che sia stata di circa il 3%, avendo gli americani constatati 30 bersagli, e gli spagnuoli dichiarato circa un migliaio di colpi.
- 9. Né gli americani, né gli Spagnuoli impiegarono siluri, quantunque esistessero 19 stazioni a bordo di ciascuna squadra.

¹⁵ Il Concas non fa alcuna allusione a queste torpediniere e vi fu chi le suppose •innocent market boats•, ma noi crediamo che fossero appunto le due barche a vapore, ridotte a torpediniere per iniziativa del Montojo (Nota di D.B.).

10. La zona d'ancoraggio di Cavite era protetta da qualche torpedine, e due di queste furono esplose dagli Spagnuoli, forse per incutere timore agli americani, ma più probabilmente per sgombrare la zona di manovra pel tiro colle navi in movimento.

Questi dati di fatto permettono alcune considerazioni ed insegnamenti di non scarso valore.

Insegnamenti della battaglia. – La condotta tattica del Dewey e dei suoi comandanti fu perfetta.

La squadra del Dewey era la sola che avesse, di fronte al nemico, la simultanea proponderanza della velocità e del cannone. La modalità della lotta era quindi quella a distanza, e grave errore sarebbe stato compromettere questa superiorità per sfoggio di ardimento.

La lotta doveva quindi assumere, come assunse, un carattere di esercizio al bersaglio, "à modo de negocio" ed essere perciò una "military execution" il cui valore sta appunto nell'averla saputa preparare ed eseguire quasi fosse una sentenza inappellabile.

Le lamentazioni degli Spagnuoli per questo *negocio ejecutado con crue frialdad* sono quindi molto ingenue, poiché non diversamente essi avrebbero operato se avessero saputo conseguire la simultanea preponderanza della volocità e del potere offensivo.

Le disposizioni tattiche del Montojo furono lodevoli per quanto riguarda la preparazione, lo schieramento tattico, lo spirito di combattività e la condotta militare di quasi tutte le navi. Il solo appunto che potrebbe farsi all'ammiraglio sarebbe quello di non avere preventivamente giudicato le inevitabili conseguenze della preponderanza tattica del nemico, ed avere troppo ritardata la risoluzione di combattere a breve distanza.

Se il Montojo invece di subire per un'ora il preponderante fuoco del nemico, contro il quale le sue artiglierie erano inefficienti a distanze maggiori di 2.000 metri, avesse immediatamente, colle cinque navi capaci di mantenere una velocità di 12 miglia e di un dislocamento sufficiente per investire con efficienza risolutiva il nemico, serrate le distanze ed impegnata la mischia, egli avrebbe conseguito risultati che, se non modificavano completamente la situazione tattica per la finale preponderanza del nemico, avrebbero però glorificato l'eroismo della disperazione cui egli era fatalmente costretto.

Iniziando l'attacco alle 6 anziché alle 7 e spingendolo alle ultime conseguenze della mischia, egli avrebbe portata la sua squadra, quasi intatta ed in piena efficienza morale, contro il nemico che non poteva sottrarsi all'attacco, se questo veniva iniziato durante l'inversione per contromarcia della squadra americana.

Il Montojo ebbe quindi, ma troppo tardi, l'intuizione della sola manovra che gli consentisse la speranza di vendere cara la vita e di scrivere gloriosamente il suo nome nei fasti navali; ma se l'indugio ha menomata la sua fortuna non ha menomata l'ammirazione dei forti per lo eroico episodio del *Cristina*.

Gli insegnamenti tattici che emergono con maggiore evidenza dalla battaglia di Cavite, e che armonizzano con quelli di Ya-Lu, parrebbero essere i seguenti:

1º La velocità preponderante è arbitra della modalità tattica del combattimento;

2º La preponderanza del cannone e della velocità rende risolutiva l'azione a distanza convenientemente prescelta; 3º Le navi non corazzate verticalmente sono di limitata efficienza quando non sono dotate di simultanea preponderanza mobile e balistica;

4° Le casematte e gli scudi, se inferiori a m. 0,10, per distanze di 2.000 metri so-

no piuttosto un pericolo anziché una valida difesa;

5º Nessun insegnamento offre la battaglia di Cavite a riguardo dei grandi calibri e delle navi corazzate;

6º Il tiro medio a caricamento rapido è il fattore risolutivo del combattimento fra navi protette od indifese;

7º Il cannone da 0,203 per precisione ed efficacia si è dimostrato molto supe-

riore ad ogni previsione;

8º La percentualità dei bersagli colpiti, per distanze maggiori di 2.000 metri, non è probabilmente superiore al 3%, ma l'esattezza del tiro più che dal cannone dipende dalla punteria;

9° Il limite di percentualità conseguibile a 2.000 metri con buona punteria parrebbe essere il 10%, col cannone da 0,203 che si è dimostrato il più efficiente;

10° Il tiro al galleggiamento, per distanze maggiori di 2.000 metri, non può considerarsi abbastanza risolutivo;

11° L'incendio e la distruzione dell'opera morta, per distanze maggiori di 2.000 metri, sono i fattori risolutivi del combattimento;

12º Lo sperone preserva ancora la sua efficienza morale, ma l'utilizzazione pratica diviene sempre più problematica:

13° Il siluro diventa sempre meno utilizzabile col crescere della velocità e del

potere balistico delle navi;

14° La nave indifesa o debolmente protetta può assai probabilmente essere arrestata dal tiro rapido concentrato, se il suo attacco è isolato e se rimane esposta per una ventina di minuti ad un tiro preciso ed intenso;

15° L'attacco risoluto di una corazzata non può essere respinto, secondo tutte le

probabilità, da qualsiasi concentramento di tiro;

16° La linea di fila è la formazione migliore per l'azione a distanza guarantita

dalla simultanea prevalenza della velocità e del potere balistico.

Oltre questi insegnamenti principali, di carattere esclusivamente tattico, un altro importantissimo di indole morale emerge dagli avvenimenti che si conclusero colla battaglia di Cavite, ed è che una nazione colpevole ed incosciente può essere trascinata dagli eventi a ricercare una vittima espiatrice della sua colpa e della sua incoscienza, ed in tale caso è assai probabile che essa suggelli la sua colpevolezza con una condanna che, come quella del Montojo, colpisca appunto colui che col suo sapere e col suo eroismo scrisse la pagina più gloriosa che redima l'onore delle armi e della nazione.

IL BLOCCO TATTICO DI CUBA

Le considerazioni precedentemente svolte, esaminando la condotta strategica del blocco, circoscrivono in piccolo campo la presente disamina.

Il blocco tattico aveva per unico obbiettivo l'esaurimento morale e materiale dell'isola, in modo da provocarne la reddizione prima del periodo delle pioggie e dei cicloni.

Questo criterio fu esattamente compreso dall'Unione, ma la sua applicazione, come già vedemmo, fu strategicamente imperfetta, non già per deficienza di navi, ma bensì per una errata suddivisione delle forze navali e per un imperfetto intendimento nella condotta tattica del blocco.

Il criterio tattico prevalente, nella esecuzione se non della direttività suprema,

fu quello ereditato dalla guerra di Secessione.

Si comprende facilmente come i grandi esempi del Ferragut, del Porter, del Dupont dovessero essere impressi nella mente ed agitare l'animo degli ufficiali americani, anelanti di emularli, ma questa imitazione doveva essa essere materialmente e moralmente rigorosa oppure soltanto suggestiva ed analoga?

Che cosa aveva di simile la presente guerra con quella di Secessione?

Le caratteristiche fondamentali di questa guerra erano esclusivamente interne e territoriali. La causa del conflitto era di diritto interno ed escludeva l'intervento straniero, finché rimaneva, come rimase, nella sua indole americana. La soluzione poteva soltanto ottenersi coll'esaurimento delle forze territoriali.

L'armata era bensì un fattore utile e necessario di tale esaurimento, ma lungi dall'esserne il determinante esclusivo essa non era che una funzione complementare.

Questa cooperazione doveva esplicarsi non solo coll'esercizio del blocco costiero, ma più ancora coll'assistenza continua degli eserciti che si appoggiavano al mare od ai fiumi.

La mancanza di un'armata nemica e l'improbabilità dell'intervento straniero permettevano di non considerare la preservazione della flotta come un obbiettivo supremo, giustificandone l'impiego in operazioni costiere che sarebbero certamente state escluse se altra fosse stata l'indole della guerra.

Queste ed altre considerazioni che si potrebbero addurre, dimostrano come assai diversa dovesse essere la direttivita tattica del blocco di Cuba da quella del blocco costiero e fluviale nella guerra di Secessione, e che perciò i criterii e le aspirazioni prevalenti nella ufficialità non dovessero troppo armonizzare con quelli che dovevano prevalere nel presente conflitto.

Agli equipaggi ed ufficiali della squadra di Sampson parvero certamente troppo prudenti e passive le istruzioni dello *Strategical board*, e non mancarono certamente le accuse di *excessive timidity* e le esortazioni *to dare and risk at every event*.

Apprezzando il lodevole spirito di combattività che animava l'armata, dobbiamo però riconoscere che quella *excessive timidy* era grande saggezza non soltanto strategica e politica ma tattica, come lo dimostrarono le inefficienti iniziative del Sampson, cui il governo non s'oppose.

La situazione generale, l'indole della guerra ed i criterii tattici costieri che precedentemente esponemmo, consigliavano adunque di escludere qualsiasi operazione che non potesse giovare materialmente e moralmente al conseguimento dell'obbiettivo principale e limitare il compito tattico ad un rigoroso regime di blocco.

Gli avvenimenti costieri che si collegano al blocco di Cuba sono:

Regime del blocco.

Attacchi di fortificazioni.

Bombardamenti di città.

Fazioni navali.

Esplorazione tattica.

Questioni internazionali.

Il regime di blocco. – La rigorosità del blocco era condizione indispensabile per ottenere il più rapido esaurimento, ma non fu conseguita che nell'ultimo periodo della guerra, mentre potevasi immediatamente ottenere nel modo che abbiamo nel precedente capitolo indicato.

Il blocco fu dichiarato il 21 aprile per la sola zona d'Avana da Bahia-Honda a Cardenas, lasciando libera la rimanente costiera: il blocco di Cienfuegos fu stabilito debolmente il 27, ed il traffico di cabotaggio continuò non solo sulla costa meridionale, ma benanco sulla settentrionale quasi fino al termine della guerra, come risulta dai rapporti del Sampson.

Il blocco della costa meridionale fu solo dichiarato il 28 giugno, ed alcune catture di navi avvennero senza che esistesse per la zona di cattura la regolare dichia-

razione di blocco.

L'obbiettivo principale della guerra, per le ragioni già addotte, non fu quindi lodevolmente raggiunto, ciò che era possibilissimo dislocando due incrociatori o piroscafi ausiliarii per ogni porto principale e mantenendo una attiva crociera intorno all'isola con una divisione di quattro o cinque corazzate al comando del Sampson.

La concentrazione tattica della squadra nella zona di Avana, Matanzas e Cardenas, e la spedizione di S. Juan di Portorico, furono quindi operazioni errate, superflue ed inefficienti, perché dettate da un criterio tattico non corrispondente al regime del blocco.

Attacchi di fortificazioni. – Le principali operazioni d'attacco costiero, escludendo quella di Santiago di cui ci occuperemo in appresso, furono quelle di Avana, Matanzas, Cardenas, S. Juan e Manzanillo.

L'attacco di Avana e S. Juan aveva per scopo di ottenere la capitolazione della piazza per effetto del bombardamento, ma l'obbiettivo non fu raggiunto per quanto il Sampson, confortato dal parere dei suoi comandanti, non dubitasse del successo, come risulta dalle relazioni che accompagnavano i piani d'attacco.

È necessario avvertire che se la convinzione del Sampson e dei suoi comandanti era assolutamente errata per quanto riguarda l'Avana, ove non si ricorresse ad un vandalico bombardamento della città, l'ipotesi del successo era forse giustificabile per S. Juan, sempre però che il bombardamento della città avesse provocata la resa della piazza, ciò che era assai problematico.

La situazione topogratica di S. Juan, isolata fra canali e bassi fondi dalla terraferma, poteva certamente consentire l'occupazione e la preservazione mediante un piccolo presidio; ma implicava però la necessità di una vigorosa difesa mobile, l'impiego permanente di alcuni *monitors* a difesa del porto e non avrebbe mai consentito la tranquilla utilizzazione della rada soggetta a contro attacchi ed al tiro di batterie che si potevano sistemare provvisoriamente, tutelate da truppe, sulla costiera occidentale della rada.

Il solo obiettivo che si sarebbe raggiunto con non pochi sacrifizii, era quello di impedire alla squadra spagnuola di utilizzare quel porto come rifugio o base di operazione. Ciò era certo utile, ma dovevasi conseguire, come già dicemmo, nei primi quindici giorni del conflitto, onde se ne può concludere che, se tatticamente l'espugnazione era possibile, era però strategicamente inopportuno il periodo prescelto, ed era sopratutto assai dubbio, finché non fosse distrutta o paralizzata la squadra del Cervera, se i vantaggi conseguibili bilanciassero i sacrifizii ed i pericoli della occupazione.

L'attacco di Matanzas e Cardenas aveva invece per scopo l'occupazione di una base eventuale per la squadra operante in quella zona, a complemento di quella di Key-West..

Le condizioni topografiche di Matanzas e Cardenas, benché giovevoli ad una stazione di rifornimento, non erano però militarmente propizie. Non si verificava qui la possibilità di occupare una posizione isolata come a S. Juan, ma si trattava di occupare un porto interno in una regione fortemente occupata dall'esercito spagnuolo, ed in comunicazione ferroviaria con tutta la parte occidentale dell'isola. L'impresa era quindi inattuabile e dopo qualche ora di bombardamento e qualche scaramuccia fra cannoniere fu definitivamente abbandonata.

L'attacco di Manzanillo, eseguito il 30 giugno da 3 vapori ausiliarii, fu piuttosto una ricognizione che un attacco, e quello del 12 agosto, tentato con forze maggiori, sarebbe forse stato più efficace, se la sospensione delle ostilità non avesse impedito di portarlo a compimento.

L'attacco del 18 luglio con 2 cannoniere e 5 ausiliarii non fu diretto contro le fortificazioni ma contro la linea di sbarramento, formata da vapori e scafi male armati che furono facilmente distrutti.

Le operazioni di attacco contro la costiera, esclusa quella di Santiago, furono dunque inefficaci quanto rumorose e non riuscirono che a perturbare il regime del blocco.

Bombardamenti di città. – Il bombardamento a distanza è l'azione navale per eccellenza, ma essa è piuttosto di efficienza morale che materiale. Non è da escludersi la possibilità che un sistematico ed intenso bombardamento raggiunga il suo scopo, anche contro piazze forti; ma ove non concorrano altre cause, quali il blocco, l'esaurimento, l'influenza della popolazione, la situazione militare nel teatro delle operazioni... è assai dubbio che anche l'intensità e la continuità del bombardamento possano, nei limiti razionali dell'azione navale, provocare la resa di una piazza decentemente armata e difesa.

La sola causa che, data la situazione militare, potesse concorrere col bombardamento a determinare la resa di una piazza, più o meno difesa, era quindi l'influenza della popolazione.

Conveniva alla Unione giovarsi di tale mezzo, forse risolutivo, per scopi che non erano di primaria importanza?

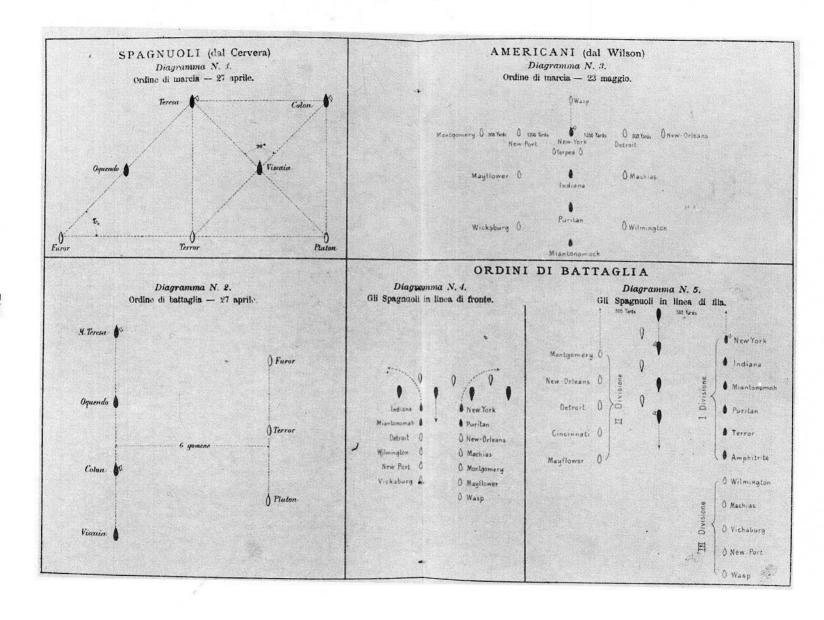
Noi crediamo di no, perché il bombardamento ad oltranza di città che si volevano annettere allo Stato era sommamente impolitico, quando pure si potesse avere speranza che quel mezzo barbarico assicurasse il conseguimento dell'obbiettivo.

Se poi si tiene conto che l'obbiettivo conseguito era di limitata utitilità mentre era di difficile preservazione, ed implicava grandi sagrificii materiali e perturbazioni direttive, si deve concludere che il bombardamento delle città dovevasi escludere, per ragioni tanto militari quanto politiche.

L'Unione ha quindi errato nella direttività tattica del blocco, valendosi di una offesa che fu vandalica, perché militarmente inefficace e politicamente dannosa, a solo scopo di militarismo, per emulare, fuori proposito, le gesta della guerra di Secessione.

Fazioni navali. – Il blocco intensivo implica sempre una sequela di fazioni più o meno importanti a seconda della situazione difensiva.

Lo sparpagliamento e l'esiguità delle forze mobili, avvalorate dalla caratteristica inerzia degli spagnuoli, escludevano la possibilità di fazioni meritevoli di considerazione.



Le principali furono:

L'attacco di Matanzas, eseguito dal New-York, Puritan, Cincinnati e qualche cannoniera il 27 aprile, che durò circa un'ora, senza risultato:

Le fazioni di Cardenas dell'8 ed 11 maggio eseguite da due cannoniere, un'ausiliario ed una torpediniera e respinte da una ben diretta batteria da terra, che non ebbe altro risultato che l'affondamento di tre vecchie barche cannoniere;

Le scaramuccie fuori Cienfuegos, fra le cannoniere *Galicia* e *Nunez* contro il *Marblehead* e *l'Eagle* il 29 aprile, contro il *Yankee* nel 13 maggio, senza alcun risultato, essendosi le cannoniere spagnuole sempre mantenute sotto la protezione dei forti, e quasi fuori tiro.

La fazione di Habana del 10 maggio fra il *Venadito* e *Nueva Espana* contro due cannoniere e quattro ausiliari americani. Le due cannoniere spagnuole approfittando della lontananza della squadra di Sampson e dei monitor, si arrischiarono a mettere il naso fuori del porto senza però uscire dalla zona di protezione dei forti, fuori della quale si mantennero pure le navi americane. In tali condizioni il cannoneggiamento non ebbe risultati ed al tramonto le navi spagnuole rientrarono in porto per non più uscirne.

Le avvisaglie del 22 e 30 giugno innanzi a S. Juan. Nella prima il *Terror*, *Isabel II* alle 13^h diressero contro il *S. Paul* supponendolo debolmente armato. Il *Terror* che forse intendeva usare il siluro diresse a tutta forza contro il nemico, ma colpito da due proietti da mm. 0,15 a circa 4.000 m., uno dei quali gli ruppe il congegno del timone e l'altro gli inutilizzò una delle due macchine, dovette gittarsi alla costa. Nella seconda avvisaglia l'*Isabel II* ed il *Concha*, appena riconosciuto l'armamento del *Yosemite*, *si* ritirarono.

Altre fazioni di minore importanza si ebbero a Guantanamo, Nipe, Cabanas, Tunas, Caimanera... e gli insegnamenti che da tutte queste piccole operazioni si possono dedurre sono i seguenti:

1º Lo sparpagliamento delle forze non può riuscire che a farle distruggere alla spicciolata od a paralizzarle nei porti;

2º Le fazioni minori si svolgono quasi sempre con minimo risultato, sulla zona limite del tiro costiero;

3º La guerriglia tattica, per quanto rumorosa, e di scarsissima cooperazione alla risolutività del conflitto, mentre assorbe una quantità di energie materiali e morali a danno delle operazioni realmente risolutive.

Questi insegnamenti debbono meditarsi in Italia dove le tendenze alla disseminazione costiera delle forze trovano tante simpatie e tante cause incentive.

L'esplorazione tattica. – L'esplorazione e l'informazione navale hanno una grande importanza nella condotta di un blocco costiero molto esteso, per la deficienza di altri mezzi di sicurezza e di avviso.

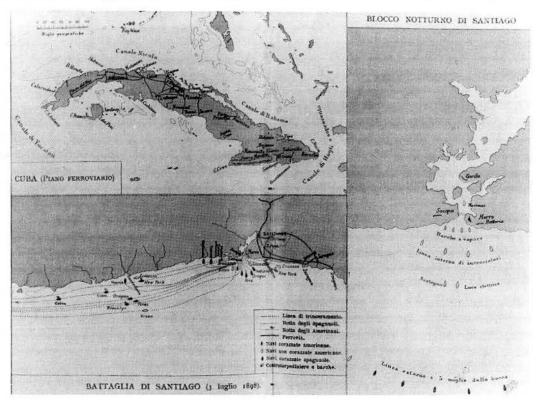
Le condizioni speciali del conflitto, per mancanza di difesa mobile, rendevano l'esplorazione tattica quasi superflua, ma ben dissimile sarebbe il caso se la flotta difensiva fosse in grado di mantenersi operosa, specialmente se con minacce esterne e concorrenti verso la zona del blocco, quale sarebbe il caso del blocco della nostra costiera Ligure e Tirrena.

L'attuale conflitto non presenta quindi alcun insegnamento circa l'esplorazione, ma può fornirne qualcuno riguardante il servizio d'informazione.

Se la zona di blocco fosse concava, il collegamento tra le stazioni sarebbe garantito senza difficoltà, ma quando la zona è circolare, insulare, convessa le relazioni fra le forze scaglionate divengono difficili. L'uso del telegrafo è da escludersi, poiché l'affondare un cavo è questione troppo grave che solo in eccezionalissimi casi potrebbe adottarsi. La segnalazione a grandi distanze richiede occupazioni di isolette, promontori, altitudini e mezzi che difficilissimamente si possono utilizzare. Non rimane quindi che la informazione navale a stazioni successive, regolata il più intensamente possibile. Questo metodo è opportuno, specialmente quando si adotti il sistema di blocco di crociera da noi consigliato [al momento non c'è ancora la radio – N.d.c.].

Le condizioni geografiche, topogratiche ed idrografiche del teatro delle Antille non erano certamente propizie alla sistemazione di un buon servizio d'informazione, ed il regime di blocco prescelto, a grandi concentrazioni tattiche localizzate, non permetteva d'utilizzare il metodo di collegamento navale. Questa specialità di servizio fu quindi trascurata, ed il solo insegnamento che se ne può trarre è che questa trascuranza rende perturbata, per non dire impossibile, la rigorosa attuazione del blocco. L'ammiraglio fu quasi sempre all'oscuro degli avvenimenti che accadevano fuor della zona tattica della sua nave, ignorò assai spesso la localizzazione delle navi distaccate, ed il più valido mezzo di informazione fu il telegrafo con New York, donde egli riceveva notizie generali, ma anche speciali dei legni dipendenti dal suo comando.

Questa grande imperfezione direttiva del blocco non ebbe conseguenze data la situazione, ma i grandi inconvenienti che si verificarono impongono di considerare il servizio di collegamento come una grande funzione di ordine e di efficacità direttiva.



Questioni internazionali. - Il blocco ha messo in evidenza non poche lacune

ed imperfezioni del nostro rudimentale diritto internazionale.

La Spagna e l'Unione non avevano aderito alle clausole del trattato di Parigi [del 1856], considerando la corsa come un diritto ed uno strumento efficace del debole contro il forte, ma né l'una né l'altra se ne valsero realmente, senza però rinunciare a valersene, mentre riconobbero le disposizioni riguardanti la bandiera e la merce.

Questa facoltà di aderire a sanzioni internazionali, riserbata all'ultimo momento, costituisce una menomazione del diritto dei firmatari, e per quanto riguarda il diritto dei neutri dovrebbe essere oggetto di pù accurata sanzione internazionale.

Disposizioni piu accurate sono pure indispensabili per regolare le seguenti

questioni:

La classifica del contrabbando; la cessione di navi e materiali da guerra, con o

senza simulazione; gli arruolamenti ed i prestiti pubblicamente attuati;

Il rifornimento del carbone, che secondo l'attuale disposizione dà luogo a rigori come quelli imposti agli Spagnuoli in Porto Said ed in Suez, od agevolazioni come quelle quasi ovunque usate agli Americani in Hong-Kong, S. Tomas, Hayti, Giamaica;

L'uso delle stazioni telegratiche neutrali e la facoltà di tagliare cavi a servizio cumulativo, od imporre alle società private obblighi onerosi, od anche di prendere a bordo le cime dei cavi tagliati, utilizzando a proprio vantaggio le linee internazionali;

L'utilizzazione di porti neutrali come base di riapprovvigionamento;

I tribunali delle prede che, secondo noi, dovrebbero essere internazionali, onde evitare le controversie che si risolvono in arbitrati.

Queste ed altre importanti questioni dovrebbero essere meglio studiate, risolte e sancite da un codice internazionale, a regolare tutela degli interessi dei neutri.

Tutte le operazioni che si collegano al blocco tattico furono quindi o nel con-

cetto o nella attuazione molto imperfette.

Il regime del blocco fu errato; gli attacchi costieri rumorosi quanto insufficienti; l'esaurimento dell'isola non conseguito; i bombardamenti delle città vandalici ed impolitici; le fazioni navali di nessuna efficienza risolutiva, benché giovevoli ad eccitare l'istinto di combattività; l'esplorazione tattica non regolata, la violazione del diritto internazionale flagrante e continua.

ASSEDIO DI SANTIAGO

Le questioni riguardanti l'assedio, che durò dal 16 Maggio al 16 agosto, per ragioni di ordine si possono distinguere nelle seguenti:

Situazione della piazza;

Regime dell'assedio;

Operazioni offensive e difensive.

Ci occuperemo solamente di quelle operazioni che si svolsero nella zona tattica della piazza, riservandoci di esaminare in appresso le due questioni importanti della battaglia di Santiago e della cooperazione territoriale.

La situazione della piazza. – Gli elementi ed i dati relativi alla situazione furono desunti in massima parte dalla accuratissima opera del Müller y Tejeiro, dalle

pubblicazioni del Cervera, del Sampson e dai documenti ufficiali.

La caratteristica generale della piazza era il suo completo isolamento per mancanza di ferrovie, deficenza logistica, poca sicurezza delle comunicazioni stradali, preponderanza degli insorti fuori della zona tattica della piazza. La caratteristica marittima era quella di rifugio, le condizioni topografiche essendo incompatibili colle esigenze di una base d'operazione navale.

Il fronte a mare, se bene armato, poteva considerarsi inespugnabile.

L'entrata della rada, lunga, stretta e dominata da colline a picco sul mare di altezza variabile fra 50 ed 80 metri, misurava alla imboccatura circa 150 metri; ma i bassi fondi e lo scoglio del Diamante riducevano questo canale a meno di 100 metri, con profondità ed accostate che rendevano pericolosa la navigazione a navi di oltre 8 metri, con mare alquanto mosso ed a bassa marea.

La vastità e la conformazione della rada permettevano di ridossare una flotta as-

sai numerosa contro il tiro dal mare.

Il fronte di terra era assai debole, eccessivamente sviluppabile per dare protezione alla rada, ed occorreva una forte guarnigione per la difesa mobile esterna, mancando buone posizioni tattiche difensive. Era quindi una piazza completamente aperta, che poteva essere occupata di sorpresa e di slancio se non si provvedeva a coprirla con opere provvisorie la cui estensione e forza fosse adeguata alla guarnigione.

Le opere da difesa del fronte a mare erano le seguenti:

La batteria del *Morro*, in barbetta con grosse traverse, armata di due cannoni da 0.20 cm. e cinque da 0.16 c. ad avancarica, montati quelli il 21 e questi il 18 di maggio, che secondo il Müller erano «defective if not entirely useless».

La batteria della *Socapa*, armata con tre obici da 0.21 ad avancarica, che furono istallati fra il 13 ed il 17 giugno e con due cannoni da 0.16 m, della *Reina Mercedes* che furono montati tra il 20 e 30 maggio.

Per la difesa del canale e linee da sbarramento si allestirono:

La batteria bassa della *Socapa*, armata con sei piccole artiglierie della *Mercedes*. La batteria Estrella armata con 2 obici da 0.21, 2 cannoni da 0.12 ad avancarica e 2 da 0.08 a retrocarica, che non fecero assai fuoco.

La batteria di Punta Gorda, armata con 2 obici da 0.15, 2 cannoni da 0.09 krupp e due cannoni da 0.16 m. della *Mercedes* che furono installati nella seconda metà del giugno.

Risulta, quindi, che al primo attacco dello Schley, eseguito il 31 maggio, non potevano entrare in azione che i sette vecchi cannoni ad avancarica della batteria del Morro, ed è anche assai dubbio se tutti fossero in condizione di fare fuoco.

L'entrata nel canale era sbarrata da un cavo d'acciaio fra punta Smith e Soldado, sistemato il 9 giugno, e da 13 torpedini Bustamante, con due stazioni d'accensione, disposte su due linee di 6 e 7 ciascuna,

La Mercedes ancorata a cala Socapa colla prora in fuori difendeva, coi due cannoni da 0,16 prodieri che le erano rimasti a bordo, la bocca del porto e le linee di

sbarramento, rimanendo però esposta al tiro d'infilata.

Le opere di difesa del fronte di terra erano costituite da tre vecchi forti: Sant'Antonio, Nuevo, Horno; che furono armati alla meglio e collegati da linea di difesa con trincee durante il mese di giugno. L'armamento di questa linea di difesa, che misurava esternamente circa 10 chilometri, era di 5 cannoni da 0,16, da 0,12 e 7 da 0,08, tutti di bronzo ad avancarica già dichiarati inutili «by the central junta of Havana»...

Colla colonna Escario giunsero a Santiago otto cannoni di vario modello, pic-

colo calibro, che non ebbero più occasione di essere utilizzati.

Le forze mobili disponibili nella provincia di Santiago, sotto il comando del generale Linares, componevano una divisione di circa 8000 uomini divisa in due brigate al comando dei generali Vara del Rey e Rubin.

Il generale Toral comandava la piazza di Santiago, ed il comandante Pedemonte la stazione marittima.

La Giunta di difesa era presieduta dal Toral e composta di quattro capiservizio.

La provincia vastissima comprendeva i distretti orientali di Manzanillo, Santiago, Guantanamo e Baracoa, con una estensione superiore a 40.000 kil. q., onde si comprende facilmente che forze così esigue, in paese tanto difficile ed infestato dalla insurrezione, non potevano esercitare alcuna difesa mobile, ma dovevano rimanere sulla difensiva localizzata a pochi punti più o meno protetti.

Deducendo i distaccamenti ed i presidii lasciati nella provincia risulta che presero parte al combattimento del 1º luglio 3.000 soldati di fanteria regolare, 1.000 soldati volontari e mobilizzati, 500 soldati di cavalleria, molti dei quali appiedati, 500 soldati d'artiglieria di fortezza, 1.000 marinai di 4 compagnie da sbarco.

La forza vera combattente era, quindi, presso a poco di seimila soldati, non tenendo conto della milizia nazionale impiegata alla tutela dell'ordine, o per meglio dire del disordine cittadino.

Per non venire meno al sistema chisciottesco questa povera divisione di 8.000 soldati fu innalzata, il 40 giugno, alla dignità di 4° Corpo di esercito.

Ciò che rimane incomprensibile è la condotta del Governatore generale che, in quaranta giorni dall'arrivo di Cervera in Santiago, colla certezza dello sbarco ed attacco nemico con forze che egli stesso non stimava minore di trentamila soldati, non provvide a rinforzare e provvedere la piazza, ed attese il 22 di giugno, cioè oltre un mese, per ordinare al colonnello Escario di recarsi con una colonna di 3.000 soldati da Manzanillo a Santiago.

È ben vero che le provvigioni erano scarsissime nella piazza, ma di chi era la colpa? La costiera orientale non era forse stata fino alla fine del maggio interamente libera? Giamaica non era forse a cento miglia? Hayti non era forse ad eguale distanza? Non esistevano forse in Santiago sei vapori con cui si poteva largamente approvigionare la città?

Alla fine del maggio, quando il blocco assunse la intensità di un assedio regolare, si avevano in Santiago provvigioni per venti giorni, con poca esuberanza di riso, che verso la fine del giugno divenne l'unico vitto del soldato.

Il peggio si è che le città del distretto erano affamate e dovevano essere provvedute o soccorse da Santiago, ove la zona di coltura in un raggio di venticinque chilometri era abbastanza protetta dalla guarnigione, mentre le campagne pù distanti erano saccheggiate a mansalva.

Le descrizioni della miseria e dell'esaurimento di tutta l'isola, non esclusa l'Avana, fino dai primi mesi del blocco gridano vendetta contro il Governo centrale ed insulare che a nulla provvide quando, dichiarata la guerra, si aveva ancora la possibilità di rifornire con sicurezza i principali porti di Cuba.

Il carbone era assai poco e scadente, ed in tutto non superava le 3.500 tonnellate, ciò che non era sufficiente per approvigionare al completo la squadra del Cervera per un viaggio di ritorno in Europa. La squadra era quindi vincolata a Santiago od alle Antille.

La salvezza del Cervera poteva essere il *Restormel* che, facendo diligenza da Portorico a Curação, era giunto in vista di Santiago il 25 maggio con 3.000 tonnellate di buon carbone. Il Müller cerca di scusare l'inattività del Cervera, che non salvò il piroscafo catturato dal S. *Paul* dopo un'ora di caccia «at quite a distance

from the mouth of Santiago harbour» ma noi crediamo che nessuna scusa sia ammissibile, e ciò tanto più perché appunto in quell'ora il *Colombo* era pronto a muovere «Steam up» ed uno dei due cacciatorpedinieri avrebbe dovuto essere sempre in pronto alimento.

"Fate is not always just!" dice il Müller, ma noi crediamo che in questo caso sia più opportuno esclamare col Wilson "of what use is the Gods' helph to those who will not help themselves!"

La conclusione si è che la piazza non aveva alcuna speranza di resistere più di un mese; poteva essere privata d'acqua col taglio dell'acquedotto; le truppe non avevano che 200 cartucce per munizionamento; l'artiglieria era in condizioni peggiori... onde tutto concorreva a dimostrare la necessità imperiosa della partenza del Cervera, per effetto della quale si sottraeva la squadra e la città al pericolo che le mimacciava.

Regime dell'assedio. – L'ammiraglio Sampson, giunto il 1º giugno a Santiago, prescrisse le norme rigorose dell'assedio, onde escludere ogni possibilità di evasione inosservata od incontrastata del Cervera.

Le principali disposizioni avevano per scopo di mantenere, sia di giorno che di notte, con qualsiasi tempo che permettesse l'uscita da Santiago, una forza suffciente a combattere con successo la squadra del Cervera.

A tale fine il rifornimento del carbone fu fatto, possibilmente, in mare, con sistemi che permettevano l'imbarco di oltre dieci tonnellate per ora; le corazzate non furono mai allontanate che una sola per volta; le navi più veloci furono mantenute in condizioni di dare la caccia immediatamente e la zona di assedio, durante la notte, fu limitata ad un massimo di 6 miglia e ridotta a seconda delle condizioni del mare e della oscurità.

Una linea esterna di grandi navi, a sei miglia, una seconda di incrociatori a tre miglia, ed una terza di barche e cannoniere a minima distanza dalla costa costituivano la formazione notturna d'assedio.

Una grande nave, sostenuta da altra guardiana, aveva la funzione di rischiarare, durante la notte, lo specchio d'acqua ed il canale d'entrata del porto.

Di giorno le sentinelle e gli incrociatori si allontanavano dalla costa e la squadra rimaneva sparpagliata, fuori tiro, con macchina ferma e la metà delle caldaie in prontissimo alimento.

Le navi permanenti nella zona di assedio non furono mai meno di dodici col relativo complemento di piccolo naviglio.

Con tale regime si poté mantenere un rigoroso assedio adeguato a tutte le esigenze della situazione, e se il compito del Sampson fu assai più facile di quello del Jervis al blocco di Brest, ciò non esclude che egli, adottando i provvedimenti del grande ammiraglio inglese, abbia lodevolmente operato.

Operazioni offensive e difensive. – Il Müller y Tejeiro ha, con grande esattezza, esposto il diario del blocco, onde, riferendoci a quello, ci limiteremo ad alcune considerazioni di maggiore interesse.

I combattimenti del fronte a mare della rada si susseguirono quasi sistematicamente tutti i giorni, nelle prime ore della mattina, a scopo quasi esclusivo di esercizio al bersaglio. Gli attacchi intensivi, a scopo di distruzione, furono eseguiti il 31 maggio dalle 14 alle 15 ½; il 6 giugno dalle 8 ½ alle 11, con oltre 90 cannoni di grande e medio calibro; il 2, 10, 11 luglio onde sostenere gli attacchi, contro le trincee, del corpo sbarcato.

Tutti questi bombardamenti non ebbero alcun risultato decisivo. I forti o batterie del Morro, della Socapa, di Punta Gorda, benché danneggiati e costretti temporaneamente a sospendere il tiro, non furono mai inutilizzati e nessun cannone fu smontato, quantunque le piazzole fossero spesso quasi ostruite dagli effetti di scoppio delle granate.

Il solo danno veramente distruttivo fu quello delle granate a dinamite del *Vesuvius* che, cadendo sui terrapieni, aprivano dei baratri enormi, quasi smovendo le fondamenta delle fortificazioni. Il tiro, però, era assai incerto e di difficile esecuzione, e non poteva eseguirsi che di notte, essendo il *Vesuvius* completamente improtetto.

La nave doveva avvicinarsi molto alla costa, la portata non essendo maggiore di 9.000 metri. Le granate-mina avevano cariche varianti da 100 a 500 libbre, e si ignora quali di queste venissero usate, ma il loro scoppio poteva paragonarsi ai boati di un vulcano. Ogni notte, dalle 12 alle 2, a cominciare dal 23 giugno, il *Vesuvio* lanciava «with the greatest humanity possible» le sue tre bombe a grandi intervalli, con grande regolarità, non essendo mai disturbato nei suoi preparativi dal tiro costiero.

Benché questa specie di artiglieria non abbia ottenuto grandi risultati, pure par-

rebbe che non le si possa negare un grande avvenire.

L'operazione di forzamento è la complementare di quella di attacco, ma contro ogni aspettativa, gli americani non fecero mai alcun serio tentativo né prima né dopo la distruzione della squadra del Cervera.

Come spiegare questa rinuncia ad un'offesa così tradizionale, così risolutiva e

tanto corrispondente all'indole americana ed ai propositi del Sampson?

Noi non crediamo che le istruzioni di prudenza ed i pericoli militari fossero un serio ostacolo al tentativo di forzamento, e crediamo invece che ad escluderlo concorressero due cause fondamentali, cioè: le condizioni idrografiche che non consentivano alle corazzate una piena sicurezza di manovra e la certezza che l'uscita di Cervera e la resa della piazza erano inevitabili. I danni del forzamento erano quindi assai maggiori di quelli che si potevano presumere colle altre soluzioni, il cui effetto se era differito, non era però compromesso.

L'avere attribuito al tiro delle batterie ed agli sbarramenti la rinuncia al forzamento fu un errore, poiché le artiglierie erano inefficienti contro le corazzate e la difesa subacquea, di efficienza assai dubbia, poteva facilmente eludersi od eliminarsi.

Il Sampson si trovava quindi di fronte ad una situazione assai diversa da quelle risolte dal Ferragut, ed è perciò naturalissimo che la soluzione fosse dissimile, e non pertanto egualmente lodevole.

Che l'intendimento di forzare l'entrata fosse esclusa dal Sampson lo prova l'ordine da lui dato allo Schley il 27 di maggio di ostruire l'entrata affondando lo *Sterling*.

L'affondamento del *Merrimac*, sostituito allo *Sterling*, fu un'operazione meritevole di encomio per l'ardimento e l'attuazione.

Il tenente Hobson – naval costructor – con un nostromo e sei sott'ufficiali e marinai, diresse all'alba del 3 giugno, verso l'entrata, seguito da una barca a vapore, per l'assistenza, che doveva rimanere in vedetta alla imboccatura del canale. Alle 3 ½, il *Merrimac* era al traverso del Morro, ed alle 4 affondava appena passate le linee di

torpedini. La rottura del congegno del timone, la mancanza di governo, l'impossibilità di attraversare il bastimento fecero sì che affondò troppo tardi, fuori sito e fu trascinato dalla corrente lungo la costa.

Lo scoppio di due delle sette torpedini preparate lungo la carena, l'accensione di tre torpedini dello sbarramento, il lancio di quattro siluri dal Pluton e dalla Mer-

cedes, gli effetti delle artiglierie concorsero a provocare l'affondamento.

Quale di queste cause fosse la più efficiente è difficile affermare, ciò che importa è stabilire che lo scopo d'ostruzione fu fallito, come fallì più tardi l'affondamento della Mercedes, pure essa trascinata dalla corrente lungo la spiaggia.

Militarmente l'offesa e la difesa si comportarono lodevolmente, ma dallo episodio del Merrimac e dall'affondamento della Mercedes parrebbe potersene dedurre che l'ostruzione di un passo, se è impresa audace e pericolosa, è però di effetto assai problematico, se non eseguita colla massima calma e con tutti i provvedimenti marinareschi opportuni.

Fra le operazioni di assedio deve pure comprendersi l'attacco e l'investimento

della piazza per opera del corpo sbarcato.

L'obbiettivo dello sbarco era l'espugnazione di Santiago onde eliminare il potere navale, e perciò fu operazione esclusivamente tattica nel concetto e nella esecuzione.

La spedizione, comandata dal generale Shafter, partì da Tampa il 14 giugno; il

20 era di fronte a Santiago, il 21 sbarcava a Daiquiri.

La forza era di circa 16.000 soldati ripartita in due divisioni comandate dal Weeler e dal Lawton, con scarsa artiglieria, mancanza di servizii complementari, traino, equipaggiamento... un complesso molto filibustiero.

Lo sbarco si effettuò sotto la protezione degli incrociatori, mentre le corazzate

bloccavano da vicino il porto, temendo l'uscita del Cervera.

L'operazione dello sbarco fu lenta, disordinata, e richiese quattro giorni per lo sbarco del materiale per modo, che prima del 26, le truppe non erano in condizioni di iniziare l'offensiva.

Gli Spagnuoli non s'opposero allo sbarco, forse perché eseguito troppo distante dalla piazza, ma il generale Rubin impegnò qualche scaramuccia contro gli avamposti, ritirandosi successivamente verso la linea esterna delle posizioni difensive.

Il 26 giugno gli Americani iniziano la marcia, ed il 1º luglio ha luogo l'attacco della linea difensiva degli Spagnuoli, colle brillanti fazioni di El Caney e di S. Juan

che tanto illustrarono il valore delle truppe spagnuole.

La battaglia durò tutto il giorno, ma la grande superiorità numerica degli Americani costrinse gli Spagnuoli a ripiegare dalla linea di difesa esterna a quella delle trincee, intorno alla quale si strinsero sempre più gli avamposti nemici.

Il giorno 2 si rinnovò più debolmente l'attacco, che si ridusse nei giorni succes-

sivi ad un lavoro di approccio di trincee con relativo scaramucciamento.

L'arrivo della colonna Escario forte di 3.800 uomini, e l'esperienza fatta del valore delle truppe spagnuole consigliarono gli Americani di attendere gli inevitabili effetti dell'esaurimento, anziché ritentare la sorte di un assalto che sarebbe stato assai contrastato.

Seguirono pertanto parecchie sospensioni d'armi, l'esodo in massa della popolazione per la minaccia del bombardamento, eseguito nei giorni 10 ed 11 luglio, la petizione dei fuorusciti per un sollecito componimento e finalmente il 16 luglio la capitolazione che accordava gli onori delle armi alla valorosa guarnigione.

Di tutte queste operazioni territoriali, che si collegano con quelle marittime, due sole esigono qualche speciale considerazione, lo sbarco ed il bombardamento della piazza.

Dal 20 al 26 luglio circa 70 navi di cui 40 mercantili si trovarono a portata di un

attacco diurno o notturno della squadra spagnuola.

Perché non tentarlo? Non era forse sufficiente il panico per mettere il disordine nel convoglio navale?

Per quanto il blocco fosse mantenuto dalle migliori corazzate, egli è certo che molti incrociatori erano scaglionati lungo la costa e che perciò l'inseguimento sarebbe riuscito disordinato, offrendo facili occasioni di trarre il massimo profitto dalla mischia.

Considerando i risultati della uscita diurna del 3 luglio, si ha ragione di credere che, tentata di notte dirigendo sul convoglio, si sarebbe ottenuto, per effetto del panico, un risultato assai più confortante di quello cui si ridusse, a forza d'indugi, il Cervera

Dobbiamo quindi concludere che l'ammiraglio spagnuolo, subordinando il concetto strategico della difesa mobile ad un secondario obbiettivo di cooperazione tattica nella difesa della piazza, commise un grave errore da cui derivò l'annientamento della squadra, la capitolazione della piazza e la conseguente risoluzione del conflitto.

Il bombardamento da terra e da mare del 10 ed 11 luglio era una conseguenza della situazione tattica, ma poco o nulla influì sulla capitolazione della piazza che fu dovuta specialmente all'isolamento ed all'esaurimento, come risulta dal verbale del consiglio di guerra tenuto il 15 luglio sotto la presidenza del generale Toral, essendo infermo il Linares.

Ciò non esclude già, in modo assoluto, l'efficienza risolutiva di un bombardamento simultaneo da terra e da mare contro una piazza la cui popolazione ha esulato, ma dimostra bensì che in tali casi le cause determinanti la capitolazione sono quelle che escludono la possibilità di ogni ulteriore resistenza.

La situazione militare è dunque quella che determina la convenienza di ricorrere al bombardamento di una piazza sottratta alla influenza della popolazione; e di tale criterio direttivo debbono tenere conto gli ufficiali di mare, generalmente proclivi ad accordare al bombardamento navale una efficienza materiale che ci sembra eccessiva.

III. - CONSEGUENZE DEL CONFLITTO

(CAPITOLO V)

Lo studio critico del conflitto non sarebbe completo se, dopo di avere messo in evidenza gli insegnamenti che emergono da fatti compiuti e suscettibili di misura e di calcolo, non si ricercassero anche quegli insegnamenti che si trovano, impliciti se non espliciti, allo stato virtuale se non ancora reale, nella situazione generale derivante dalla conclusione del conflitto.

Della scienza del poi ne sono piene le fossa, disse il poeta, e benché essa sia sostanzialità del vero che fu, contiene anche l'essenza di quello che sarà, dalla quale soltanto assume valore di dottrina.

Gli insegnamenti non sono tutti egualmente saturi di verità allo stato puro, assoluto, matematico, ma hanno infinite graduazioni in tutti i fenomeni a seconda della rigornati dei manati dei gradi derivano.

la rigorosità dei rapporti dai quali derivano.

I criterii di relatività che si possono dedurre da nuove situazioni, in qualunque ordine di fenomeni, religioso, morale, filosofico, politico, scientifico... costituiscono nuovi principii direttivi, benché deficienti di reale sanzione ed avvalorati soltanto dalla ragione di analogia fra le cause e gli effetti.

Non sempre le previsioni assumono forza e carattere d'insegnamenti, ma quando emergono rigorosamente da fatti e fenomeni i cui rapporti hanno una sufficiente analogia storica con altri, non si potrebbe loro negare un valore teorico che, per quanto induttivo, ha la veridicità di un insegnamento sperimentale.

Per codeste ragioni agli insegnamenti deduttivi esposti nei capitoli precedenti ho coordinati anche quelli induttivi, che emergono virtualmente, se non ancora realmente, dalla situazione generale derivante dalla conclusione del conflitto.

Alcune considerazioni che verremo esponendo furono già accennate nel nostro precedente lavoro, ma le condizioni eccezionali di quella pubblicazione, avvenuta contemporaneamente agli avvenimenti, non permisero di analizzare con ordine ed esattezza tutte le conseguenze del conflitto, per modo che giudichiamo necessario di riesaminare l'importante questione.

Le conseguenze, le previsioni o gli insegnamenti che emergono dalla nuova situazione, per ragione di metodo e di ordine, possono distinguersi in classi che riguardano:

1º Le Colonie.

2° L'Unione.

3° La Spagna.

4º L'Europa.

Le situazioni riguardanti le Filippine, Cuba, Portorico sono abbastanza determinate per potere con sufficiente verità, giudicare l'avvenire dalla situazione presente.

* * *

Il Mahan espresse in un brevissimo articolo pubblicato nell'*Engineering Magazine* del gennaio 1899, alcuni apprezzamenti circa *The relations of the United States to their new dependencies*.

L'illustre storico non considera l'avvenire politico di queste nuove dipendenze, cioè se esse avranno la sovranità indipendente, o se saranno soltanto autonome amministrativamente, oppure se verranno annesse come provincie dello Stato, ma dal complesso delle sue argomentazioni si comprende che l'autore intende applicare alle nuove dipendenze il sistema del sovereign power praticato nell'Egitto e nell'India.

*Benevolence and beneficence, strengthened by force – dice il Mahan, devono assicurare – to the new subjects of the nation peace and industry, uninterrupted by wars...

Nel concetto imperialista le nuove regioni sono soggette e non libere, e la nazione dominante deve ad esse assicurare pace e benessere materiale secondo il si-

stema inglese, ciò che è già qualche cosa di più e di meglio di quanto consentiva il metodo coloniale della Spagna

Gli intendimenti del partito imperialista ora prevalente nella Unione sono quin-

di perfettamente determinati.

Portorico è e rimarra parte integrante dello Stato, la cittadella militare del bacino Caraibico, qualunque sia il partito prevalente, fosse pure quello democratico ed anti-imperialista.

Su questo fatto non può sorgere dubbio, e l'Europa deve fin d'ora prevedere la grande influenza militare di questa nuova acropoli nelle future lotte per l'internazionalizzazione del canale interoceanico.

Il destino di Portorico è di divenire la Malta del bacino Caraibico, la sentinella avanzata dei canali di Panama e Nicaragua, e perciò rimarrà possesso militare e nulla più.

La questione di Cuba non può considerarsi ancora definitivamente risolta.

Diverrà essa repubblica libera ed indipendente come Hayti?

Rimarrà repubblica soggetta a protettorato simile a quello dell'Egitto?

Potrebbe divenire un possesso militare come Malta?

Verrà annessa politicamente all'Unione formando il 49° Stato federale?

La prima ipotesi è, secondo noi, assolutamente da escludersi.

Il governo dell'Unione si è fino ad ora comportato nelle sue trattative col governo repubblicano di Cuba in modo assai più riguardoso ed umano di quello spiegato colla repubblica delle Filippine.

Questa mitezza è indubbiamente dovuta alla influenza della pubblica opinione degli Stati meridionali che, essendo in maggioranza costituiti da elementi francesi e

spagnuoli, osteggiano la politica imperialista degli Stati del Nord.

L'elezione del nuovo presidente determinerà il futuro indirizzo coloniale, ma anche quando il partito democratico riuscisse vincitore non vi è alcuna probabilità che il principio della indipendenza assoluta delle colonie possa imporsi, perché ciò basterebbe per provocare un conflitto interno poco dissimile da quello di Secessione.

L' indipendenza coloniale può essere, come il bimetallismo e l'antimilitarismo, un indice del programma democratico, ma per quanto essa armonizzi colla teoria di Monroe non diverrà un cardine politico dello Stato.

È pure da escludersi che Cuba possa divenire, come Portorico, un vero possesso militare, onde la soluzione più probabile è quella di una lenta evoluzione dall'alta sovranità alla definitiva annessione.

Molte opportunità agevoleranno questa evoluzione, specialmente se l'Europa, «in altre faccende affacendata», si disinteresserà della questione.

La via maestra di quella evoluzione, in qualsiasi situazione internazionale, sarà però sempre l'incremento economico dell'Isola, al quale si giungerà colla inevitabile preponderanza dell'elemento americano su quello spagnuolo.

Questa prevalenza che il commercio, l'industria, la finanza, l'immigrazione, i sindacati, il regime amministrativo... provocheranno, preparerà l'avvenimento politico della annessione, cui terrà dietro, in non lontano avvenire, quella di S. Domingo ed Hayti.

Le conseguenze del conflitto, per quanto possano non corrispondere alle speranze del partito insurrezionale repubblicano attualmente al potere, non cesseranno per questo d'essere grandemente benefiche per Cuba.

In breve volgere di anni, la *Perla delle Antille* conseguirà un tale incremento di popolazione, di benessere, di vitalità produttiva da non fare rimpiangere, nemmeno all'Europa, la perdita di così importante regione coloniale, ciò che costituisce un insegnamento assai prezioso per quelle nazioni che non seppero ancora o che non sapranno applicare un sistema di colonizzazione produttivo e benefico.

Questa evoluzione non potrà forse compiersi senza gravi perturbazioni interne e senza repressioni violente, perché difficilmente si passa da un ordine secolare di esistenza civile ad un altro senza reazioni, ma il risultato finale, cui la Spagna non sarebbe mai giunta, sarà certamente proficuo alla civiltà, onde il fine giustifica i mezzi, specialmente se questi saranno impiegati con quella benevolenza che è consigliata dal Mahan.

La questione delle Filippine si presenta alquanto dissimile da quella delle Antille, e la soluzione della vertenza della sovranità più difficile e complicata.

Appena pubblicato il protocollo del 12 agosto, immediatamente avvertimmo che l'art. 3º riguardante le Filippine era molto involuto, contrastava colla chiarezza e precisione degli altri articoli, e nascondeva perciò un tranello od almeno un mistero che gli avvenimenti hanno rivelato.

L'Unione non intendeva di compromettere la sua situazione alle Filippine finché fossero condotte a buon termine le pratiche diplomatiche, e si fossero concentrate forze continentali sufficienti a fronteggiare in ogni evento quelle della nuova repubblica.

Il buon Aguinaldo, così terribilmente canzonato dal suo collega in presidenzialità, espose piagnucolosarnente nella *Revue des Revues*¹⁶ tutta la serie delle canzonature subite, cominciando da quelle di Singapore e Hong-Kong, per opera dei consoli Pratt e Wildman e dell'ammiraglio Dewey, che avevano dato le più formali
garanzie del disinteressamento degli Stati Uniti, fino ai proclami dei generali Anderson, Otis e Meritt, annunzianti che l'America non combatteva già per conquistare territorii, ma per liberare le popoiazioni dal giogo spagnuolo, ed infino alla farsa umoristica delle commissioni inviate per raccogliere le petizioni dei Filippini e corbellarli
completamente coll'annessione sancita dal trattato di Parigi, col proclama del 4 gennaio che dichiara la sovranità dell'Unione nell'arcipelago, col sequestro del naviglio
republicano, coll'attacco proditorio dell'esercito nella notte del 4 febbraio, col bombardamento, colle distruzioni, colle esecuzioni segrete di coloro che volevano l'indipendenza e non soltanto la nominale autonomia amministrativa concessa da chi si
era fatto il rivendicatore della oppressa umanità.

Triste pagina questa colla quale l'Unione esordisce nella storia, ché giammai popolo fu tanto ingannato e tradito, ma non sopra l'Unione soltanto ricade l'onta di siffatta impresa.

Tutta l'Europa civile che, riconoscendo il trattato di Parigi, non ha protestato contro il traffico di un popolo che combattè e tuttavia combatte per la sua libertà, è colpevole innanzi alla storia ed alla umanità.

Oggidì l'Europa si disinteressa da ogni solidale tutela dei diritti acquisiti, lasciandoli manomettere dal primo filibustiero della politica umanitaria, ma giorno verrà di pentimento, di tardivi propositi, di severe censure... se non si provvede per

¹⁰ Emilio Aguinaldo, La verité sur la Révolution des Philippines, 1900 (Nota di D.B.).

tempo a fare argine alle crescenti avidità ed a stabilire quei capisaldi del diritto europeo che debbono essere salvaguardati dalla solidarietà dell'Europa, e che possono iniziare la legislazione federale europea.

In forza di tale criterio di legittima difesa affermammo, nel precedente lavoro, che l'Europa aveva il *dovere* di non riconoscere quelle nuove sovranità che non emergono liberamente ed evidentemente da guerre di indipenenza, ma da spogliazioni e conculcazioni di popoli e di Stati.

Il diritto d'intervento non deve essere mai consentito dall'Europa, e nei conflitti d'indipendenza che potessero sorgere ad essa soltanto deve essere riservato il diritto d'intervento e d'arbitrato.

Se tale principio fosse stato sancito, come dovrà esserlo nell'interesse europeo, la questione cubana poteva risolversi colla indipendenza di Cuba, sotto il protettorato della Europa, e la questione delle Filippine non sarebbe stata risolta in un modo che griderà vendetta nei secoli.

Il principio del non intervento extra-europeo è quindi salutare tanto per l'Europa quanto per le colonie e deve perciò essere affermato politicamente e sancito militarmente colla costituzione del potere navale europeo.

La sorte delle Filippine ormai è segnata, né può esservi, per ora, probabilità di interferenze europee, finché l'Inghilterra rimane solidale colla Unione in questo trafficamento dei popoli insorti per loro indipendenza, ma quale potrebbe essere la soluzione futura se quel popolo persistesse, colle proteste e colla insurrezione, a non riconoscere la sovranità della Unione?

La questione non è tanto oziosa né tanto ingenua da non meritare l'attenzione della diplomazia europea, poiché non è troppo probabile che l'Unione possa affermare la sua sovranità sulle Filippine, come l'Inghilterra sull'Egitto e la Francia su Tunisi.

Il dominio americano riuscirà certamente più tiranno di quello spagnuolo. Ad onta dei vantaggi economici, industriali, commerciali che deriveranno dal dominio politico, la repulsività delle razze e la violenza della conculcazione non consentiranno per molto e molto tempo la conciliazione degli animi. La rivolta quindi rimarrà allo stato latente se non attivo, e l'affermazione della sovranità non potrà conseguirsi che colle repressioni crudeli e continue.

L'elemento americano non potrà, come in Cuba, prendere ragidamente il sopravvento su quello spagnuolo ed indigeno, perché mancano gli interessi incentivi ed è troppo numerosa la popolazione per essere facilmente sopraffatta da quella importata.

Tentare la colonizzazione per mezzo dei malesi, giapponesi, cinesi ed anche di europei è più pericoloso che prudente, poiché se tale sistema può essere utilmente praticato per piccoli possessi militari, dominati quasi dal cannone, sempre riesce di assai difficile applicazione per vasti domini dove la popolazione indigena, relativamente numerosa e civilizzata, aspira fortemente alla libertà ed alla indipendenza.

Queste considerazioni permettoro di concludere che la questione delle Filippine non è ancora definitivamente risolta; che essa rimarrà sul tappeto internazionale per molto altro tempo, risorgendo ogni qualvolta avvengano conflitti coloniali, e che pertanto l'Europa non deve disinteressarsene, finché persista lo stato di conflitto interno tra la popolazione indigena ed il governo, e sopratutto finché non sia risolta la questione dello stretto di Malacca e delle Indie olandesi che non tarderà molto, per le gravi perturbazioni già esistenti, a divenire una questione mondiale.

Col possesso delle Filippine l'Unione si è procacciata una grande base d'operazione in prossimità del quarto nodo logistico mondiale, la cui importanza diverrà tanto maggiore quanto più crescono gli interessi orientali, e poiché l'Unione può già considerarsi arbitra del nodo logistico interoceanico di Panama, così importa vedere quali conseguenze prossime e lontane deriveranno da questa nuova situazione mondiale, tanto per gli Stati Uniti quanto per l'Europa.

* * *

Le conseguenze immediate che deriveranno, per l'Unione, dalla nuova situazione, emergente dalla guerra testè conclusa, non possono essere con grande esattezza determinate, ma possono con sufficiente approssimazione desumersi dalle caratteristiche fondamentali di questa nuova situazione che implica per gli Stati Uniti una diretta partecipazione nei conflitti politici o militari, di carattere mondiale.

Le caratteristiche principali della nuova situazione parrebbero essere le seguenti:

1° Il potere coloniale;

2º Il dominio esclusivo del nodo interoceanico di Panama;

3º Il controllo del nodo logistico di Malacca.

Il potere coloniale è costituito dalle Sandwich e dalle Filippine, poiché Cuba e Portorico possono gia considerarsi parte integrante dello Stato.

Considerato economicamente, questo potere coloniale è, per ora, assai misera cosa, e costituirà per certo un gravame finanziario sul bilancio della nazione. La produttività futura non può essere esclusa, ma essa implica incrementi agricoli ed industriali che per le condizioni politiche interne, per la grande distanza dall'America, per le difficoltà della colonizzazione con elementi esterni che si sovrappongono agli indigeni e per molte altre ragioni non potranno svilupparsi, quanto in Cuba, così facilmente.

Se poi si considera che ogni spesa di energia destinata all'incremento del benessere e della ricchezza nazionale, sarebbe di gran lunga più produttiva e rimuneratrice se impiegata negli Stati dell'Unione, ove la popolazione può con vantaggio triplicarsi, si è costretti a concludere che, date le condizioni della Unione e delle Filippine, la colonizzazione è economicamente un magrissimo affare.

Considerata politicamente l'impresa non è un affare migliore.

La colonia costituisce infatti un elemento eterogeneo nello Stato; crea una perturbazione politica ed amministrativa; provoca gli attriti internazionali; genera divergenze nella pubblica opinione che potrebbero aggravare le già esistenti repulsività fra gli Stati del Nord e del Sud, ed infine essa è troppo grande per essere un semplice possesso militare, troppo piccola ed isolata per costituire una grande risorsa economica e commerciale.

Se a tali imperfezioni od insufficienze si aggiunge la difficoltà, per non dire l'impossibilità, di applicare il sistema colonizzattore consigliato dal Mahan, essendo forse più necessaria la violenza che la benevolenza nel compito, e si ponderano le conseguenze che da tale situazione deriveranno, si deve ammettere che, per l'Unione, questa meschina appendice coloniale costituisce, politicamente, una spina nel tallone invulnerato di Achille. Tutto ciò non significa già che le Filippine non possano essere un prezioso acquisto coloniale (così potesse averle l'Italia), ma tende a ricordare che ogni rosa ha le sue spine, e che questa ne ha non poche, delle quali tanto chi la spiccava come chi glie la invidia debbono tenere conto per non pungersi, ora o poi, soverchiamente le dita.

La ragione militare è quella che può giustificare la conquista, non per la cosa in sé stessa, ma per la sua correlazione cogli altri elementi, territoriali e marittimi, della futura espansività della Unione.

Se l'appetit vient en mangeant, per uno stomaco di struzzo, conue quello di Child-Yankee, le Sandwich e le Filippine non possono essere che uno stuzzichino per l'attivazione dei succhi gastrici.

Il menu del pranzo non è stato ancora compilato, od almeno pubblicato, ma possiamo formarci un idea delle *laute imbandizioni* dai preparativi stomatici di-

spensati dal Mahan per eccitare l'appetito nazionale.

Non è il caso di considerare, qui, se e quanto l'apostolato possa infervorare le turbe e trascinarle all'apoteosi imperialista, poiché molte e gravi sono tuttavia le indeterminazioni e le perturbazioni della coscienza nazionale; ma è necessario riconoscere, ciò che dimostrammo da gran tempo, che questa coscienza ha da circa dieci anni iniziato il suo movimento evolutivo dalla interna concentrazione alla esterna espansività; che questa evoluzione è progressiva e spontanea; che essa è cosciente del fine benché dubbiosa dei mezzi; che il fortunato iniziamento provoca e giustiica la perseveranza nel programma espansivo; che questo tenderà sempre più a chiarirsi ed affermarsi per ragioni di Stato e di civiltà, e che oggidì si concreta specialmente nel proposito di preparare gli elementi interni ed esterni indispensabili alla guarantigia di tutte le utilità politiche, militari, economiche, commerciali... che l'apertura del canale interoceanieo e gli avvenimenti che si maturano nell'estremo oriente permetteranno alla Unione di conseguire per la sua prosperità e grandezza.

Tutta la propaganda del Mahan, del Clarke, del White e dei loro ferventi discepoli non tende che a questa preparazione immediata dei mezzi per il conseguimento rapido e duraturo del fine nazionale.

Questi mezzi, tuttavia insufficienti ed imperfetti, debbono essere elevati a tale efficienza che assicuri, come dicemmo, il dominio esclusivo della Unione sul nodo interoceanico di Panama ed il controllo del nodo logistico delle Indie olandesi.

Il Mahan, a dire il vero, non accenna che al primo di questi obbiettivi, ma sarebbe cecità non vedere che questo implica inevitabilmente il secondo.

L'utilità del dominio esclusivo del nodo panamico non sarebbe infatti completa se essa si riducesse a migliorare soltanto le relazioni logistiche marittime fra la costiera orientale ed occidentale degli Stati americani, assicurando alla Unione il monopolio di tutti gli interessi delle due Americhe.

Grandi vantaggi ne verrebbero certo alla Unione da tale monopolio, ma l'efficienza del canale o dei canali interoceanici è così mondiale, così colossale, da non potersi rimpicciolire nella stretta cerchia delle utilità esclusivamente inter-americane.

Non è lecito supporre che gli Americani non comprendano, o non abbiano da comprendere, tutta l'influenza futura del nodo panamico sugli interessi mondiali.

Le relazioni reciproche dell'America con gli altri quattro continenti hanno per nodo logistico il canale di Panama, che diverrà il centro cardiaco della vitalità del continente che sbarra, dal polo artico all'antartico, le comunicazioni intermondiali. Questo nodo panamico non avrà certamente per l'Europa l'importanza diretta che esso avrà per le Americhe; ma assumerà però una importanza indiretta per le comunicazioni circomondiali, ciò che impone alla Europa, come già dicemmo nei precedenti lavori, l'obbligo di guarentire l'internazionalità dei canali, escludendo il monopolio ed il dominio esclusivo della Unione.

A chi bene considera la situazione economica, industriale, commerciale... delle Americhe risulterà evidente che la massima utilità del nodo panamico sarà costituita delle relazioni transpacifiche anziché da quelle transatlantiche, per la grande preponderanza della regione orientale su quella occidentale di entrambe le Americhe. Tale preponderanza non è soltanto un fenomeno occasionale, transitorio, derivante dal maggiore sviluppo politico ed economico della costiera atlantica rispetto a quella del Pacifico, ciò che potrebbe parere a chi attribuisse tale preponderanza alla funzione colonizzatrice dell'Europa durante cinque secoli; ma è un fenomeno naturale, duraturo, insito nella struttura geografica ed orografica delle Americhe.

Lo sviluppo costiero, i bacini dei grandi fiumi, la linea di displuvio delle Rocciose e delle Ande, tanto al Nord quanto al Sud, sono i determinanti immutabili ed eterni di una enorme preponderanza di tutte le funzioni vitali della regione atlantica rispetto a quella del Pacifico, anche quando la viabilità intraregionale venisse centuplicata.

Ove poi si tenga conto che l'espansione americana verso l'Europa e l'Africa, ormai acquisita alle nazioni europee, non trarrà che limitati vantaggi dal canale panamico, mentre quella verso l'Asia e l'Oceania si gioverà enormemente di esso, si è costretti a concludere che la massima utilità futura del transito interoceanico, escludendo sempre la funzione circumondiale, sarà costituita, per l'America, dalle relazioni transpacifiche e non da quelle transatlantiche.

Queste considerazioni, di carattere esclusivamente economico, sono poi avvalorate da quelle politiche e militari che si collegano alla grande evoluzione di tutte le regioni asiatiche orientali.

Questa immensa trasformazione che si sta appena iniziando, che provocherà intense conflagrazioni, che si estenderà alle Indie olandesi e forse anche alla intera Oceania, se i primi sintomi sono profetici, conferirà al Pacifico una importanza politica e militare che l'Atlantico, per le condizioni di un sufficiente equilibrio, non può più assumere.

Non intendiamo con ciò escludere l'importanza del controllo dell'Atlantico e del dominio del Caraibico per le Americhe, solamente affermiamo che queste questioni dallo stato dinamico passano a quello statico, dalla congestività alla latenza, dalla avanguardia alla riserva della politica, e che perciò il campo delle attività militari tenderà sempre più, durante il 20° secolo, a trasferirsi verso il nuovo centro di gravitazione del Pacifico, costituito indubbiamente dal mar della Cina, i cui nodi sono gli stretti della Malesia.

Benché questo nuovo centro di gravitazione marittima mondiale non abbia le caratteristiche militari, strategiche e tattiche, dei centri europei del Mediterraneo, del mare del Nord e del nuovo centro americano del mare caraibico, ciò non pertanto esso, nella sua minore determinazione geografica, non cessa di essere il nodo di gravitazione degli oceani orientali.

Il possesso delle Filippine assicura alla Unione la possibilità del controllo navale nella zona di massima influenza ed è lecito supporre che di tale vantaggio intenda valersi a tutela ed incremento dei suoi interessi. Le precedenti considerazioni convergono tutte ad una sola conclusione, quella cioè che l'Unione è, dalla situazione presente e futura, sotto qualunque aspetto la si consideri inevitabilmente trascinata verso l'estremo oriente dalla apertura dei canali interoceanici di Panama e Nicaragua.

Questo inevitabile destino, se non potesse compiersi pacificamente, implica il dominio del nodo panamico ed il controllo di quelli malesi, con efficienze politi-

co-militari.

Quali mezzi possono assicurare, secondo le giuste previsioni, il conseguimento di questo obbiettivo?

La politica delle alleanze può e deve concorrere a guarantire questa obbiettività finché i mezzi militari non siano sufficienti, da loro soli, al suo conseguimento.

L'Unione ha già dato prova di comprendere questa necessità nel precedente conflitto colla Spagna, e certamente non devierà da tale sistema finché essa non si senta in grado di bastare da sola a sola, in qualsiasi evenienza, alla tutela dei propri interessi espansivi.

Il sistema delle alleanze, od anche quello dei compromessi eventuali, implica però sempre una menomazione nazionale, e la sua precarietà, sempre satura di pericolose indeterminazioni, rende difficile ed imperfetta la direttività dello

Stato.

La nazione che ha un compito espansivo, come quello che è insito nei futuri destini della Unione, deve considerare le alleanze come una necessità finché i suoi mezzi non siano adeguati alle sue obbiettività, come un sistema di difesa contro possibili e probabili solidarietà, ma deve rendersi arbitra dei proprii destini col creare rapidamente un potere militare, territoriale e marittimo, che le consenta di lottare da sola a sola contro qualsiasi altra nazione che possa menomarne l'indipendenza o l'espansività.

La teorica delle alleanze fu già da noi tratteggiata a grandi linee nel *Potere marittimo* e nel *Problema marittimo dell'Italia* onde applicando quei criteri al problema presente e futuro della Unione, possiamo coucludere che, nella situazione presente, le è indispensabile una solidarietà politica; che questa solidarietà deve essere essenzialmente militare-marittima e che questa solidarietà deve persistere finché lo Stato non sia in grado di tutelare, da solo a solo, coi proprii mezzi, non solo la sua

integrità, ma anche il suo dominio coloniale.

Le nazioni che, come la Spagna, rifuggono da alleanze senza avere mezzi adeguati alla tutela dei loro interessi coloniali ed espansivi, e quelle che alle alleanze ciecamente si affidano, sono imprudenti, ma quelle che non hanno nemmeno i mezzi di salvaguardare, da soli a soli, la loro esistenza sono colpevoli.

Ha l'Unione la possibilità di risolvere con successo il suo problema espansivo? La soluzione eventuale è consentita dalla solidarietà coll'Inghilterra, ma la soluzione permanente non può essere data che da un potere militare adeguato alla tute-

la delle colonie e degli interessi espansivi.

L'integrità nazionale della Unione, nei limiti in cui si trova oggidì circoscritta, può ritenersi sufficientemente guarantita da menomazioni importanti, onde gli incrementi futuri del potere militare possono considerarsi quasi tutti disponibili per la tutela degli interessi espansivi.

Quale dovrà essere l'indole e l'entità di questi incrementi indispensabili a ren-

dere l'Unione arbitra di sé stessa in qualsiasi evenienza di conflitto?

Escludendo le solidarietà contro solidarietà, il problema si riduce a determinare quale è l'offesa più minacciosa che possa impedire il compimento del programma espansivo.

Questa offesa, circoscritta al dominio marittimo, non può essere per ora e forse

per tutto il 20° secolo che quella dell'Inghilterra.

Ha l'Unione la possibilità di fronteggiare con vantaggio, od almeno di escludere colla forza, la probabilità di un offensiva britannica?

Noi crediamo che la soluzione di questo problema sia relativamente facile e po-

co dispendiosa.

Il potere navale britannico, benché sia in grado di provocare perturbazioni e disastri nella economia nazionale e coloniale della Unione, non può considerarsi sufficiente ad imporre la risoluzione di un conflitto fra l'Inghilterra e l'Unione.

Il potere territoriale britannico, anche quando potesse esplicarsi colla intensità che assunse nell'attuale conflitto Anglo-Boero, sarebbe appena sufficiente per pre-

servare il grande dominio coloniale delle regioni nordiche dell'America.

Entrambi questi poteri sono insufficienti per una intensa offensiva capace di menomare l'integrità dell'Unione, come questa è incapace di una risolvente offensiva contro l'Inghilterra.

L'importanza del dominio inglese nelle regioni nordiche è così grande, per ragioni di alimentazione e di esistenza britannica, da consigliare l'Inghilterra a grandi transazioni e concessioni prima di compromettere, con un conflitto esiziale, questo dominio.

Se l'Unione è vulnerabilissima nel suo commercio e nelle colonie, l'Inghilterra rimarrà vulnerabile nel suo Dominio nordico, rimanendo però entrambe invulnerabili nella loro integrità nazionale.

La maggiore guarentigia della loro reciproca sicurezza sta quindi nella preservazione di questa reciproca vulnerabilità, ciò che implica per l'Inghilterra un potere navale arbitro della situazione coloniale e commerciale, e per gli Stati Uniti un potere continentale sufficiente a compromettere la sicurezza del Dominio britannico.

Finché gli Stati Uniti non avranno un potere navale sufficiente a contendere apertamente alla Inghilterra il dominio del mare, ciò che per molto altro tempo e forse per tutto il 20° secolo devesi escludere, il problema dell'equilibrio politico si riduce per l'Unione ad avere un potere continentale sufficiente a minacciare, coll'ausilio della insurrezione, la sicurezza del Dominio britannico nell'America settentrionale.

La prima parte del problema politico dell'Unione si risolve colla creazione di un potere territoriale, che ora fa completamente difetto, ma che è indispensabile per guarentire l'equilibrio ed escludere, secondo tutte le probabilità, un conflitto tra le due nazioni.

La creazione di questo potere continentale, che è anche imposta dalle necessità di dominio coloniale, è necessaria e sufficiente ad escludere, secondo tutte le probabilità, un singolare conflitto, per le gravissime conseguenze che ad entrambe le nazioni deriverebbero, e che solo potrebbero essere giustificate dalla inevitabilità di una lotta ad oltranza per la esistenza.

Tale estrema eventualità non avendo determinanti insiti nella situazione presente, può ritenersi per molto altro tempo improbabile, a meno di gravi complicazioni internazionali che sono, per ora, imprevedibili e che in ogni caso non possono comprendersi nel problema di equilibrio singolare di cui ci stiamo occupando. L'entità di questo potere continentale, completamente disponibile per la minaccia contro il Dominio britannico, è più difficilmente determinabile della sua indispensabilità, ma noi riteniamo che, per ora, e forse per qualche decennio venturo,

questa forza possa oscillare sui cento mila uomini.

Tenendo conto di tutte le condizioni militari della frontiera fra il Dominio inglese e l'Unione, non che della cooperazione insurrezionale, che sempre si può fomentare, può ritenersi che un esercito di centomila uomini sia sufficiente a mantenere una grave minaccia contro l'Inghilterra, ed a preservare quindi l'equilibrio politico fra le due nazioni.

Questo potere territoriale non potrebbe però venire utilizzato senza compromettere il suo principale obbiettivo in imprese coloniali, sempre che la situazione politica non fosse guarantita da trattati, ciò che costituirebbe una speciale ma non

generale soluzione del problema.

L'esercito coloniale, data la situazione presente alle Antille ed alle Filippine, non potrebbe ridursi a meno di cinquantamila soldati, dei quali una assai piccola parte potrebbe impiegarsi in nuove imprese, onde può concludersi che la soluzione completa ed efficiente del problema politico implica un potere territoriale di centocinquanta mila uomini almeno, dei quali una terza parte soltanto utilizzabili con sicurezza in ogni evenienza per la tutela diretta e localizzata delle colonie.

Queste necessità, derivanti dal nuovo programma espansionistico dell'Unione, le abbiamo sommariamente accennate anche nell'opera precedente, ma riaffermandole e determinandone l'indole abbiamo ora stabilito uno dei principii fondamenta-

li su cui s'incardinerà per il 20° secolo la potenza espansiva della Unione.

L'altro cardine di questa espansione sarà il potere navale, che deve essere elevato ad una efficienza non inferiore a quella di qualsiasi nazione marittima di second'ordine capace di esplicare un grande potere territoriale.

Parrà forse strana questa soluzione che si fonda sopra il potere territoriale contro l'Inghilterra e sopra il potere navale contro le nazioni capaci di grande offensiva continentale, ma essa è rigidamente logica e la sola che possa convenire alla Unione.

In un lontano, lontanissimo avvenire, il problema potrà forse ammettere un'unica soluzione col potere navale, sempreché l'Unione non sviluppi quanto l'Inghilterra gli appetiti coloniali, ma nella presente situazione e per tutto il ventesimo secolo la soluzione più efficiente impone lo sviluppo del potere continentale contro la oltrepotenza navale e l'incremento navale contro le preponderanze territoriali.

La singolarità di questo problema, unico più che raro, deriva dalla vulnerabilità del Dominio nordico inglese e dalla quasi insularità oceanica della Unione e delle sue Colonie.

La soluzione generale del problema espansivo esige quindi:

1º La creazione di un esercito di centomila uomini per guarentire l'equilibrio anglo-americano;

2º La costituzione di un esercito coloniale di cinquantamila uomini che dovrà

aumentarsi coll'accrescersi degli interessi espansivi;

3º L'incremento del potere navale fino alla equivalenza del massimo potere navale di secondo ordine, per la salvaguardia del continente, delle colonie, e per l'equilibrio internazionale.

Quando l'Unione abbia raggiunto questa efficienza militare, continentale e marittima, potrà considerarsi veramente arbitra dei propri destini ed un importante fattore dell'equilibrio mondiale.

Quanto tempo e quali sacrifizi richiede la solida costituzione di questo potere militare?

La creazione di un solido, per quanto piccolo, esercito non è cosa facile e sollecita, anche quando non si deve lottare contro grandi difficoltà finanziarie.

L'organizzazione *ex novo* di un buon potere territoriale, oltre la formazione delle milizie in corpi d'esercito solidamente inquadrati, esige un insieme di provvedimenti che non si possono improvvisare, e che assorbono ingenti capitali.

Data l'attuale situazione, per provvedere a tutte le esigenze organiche del futuro esercito e del sistema difensivo territoriale bisognerà creare scuole, stabilimenti, arsenali, caserme... si dovrà inoltre provvedere alla sistemazione della rete logistica, specialmente verso la frontiera nordica, ed alla difesa permanente di tutte le frontiere, onde avere disponibile per la offesa il piccolo esercito su cui si fonda l'equilibrio anglo-americano.

Tenendo conto di tutte le spese di impianto per l'armamento di cento mila uomini e per la sistemazione difensiva delle frontiere, specialmente marittime, la cui inefficienza fu così lamentata dal Mahan e così perniciosa alla direttività del conflitto, si può concludere che la preparazione militare territoriale richiederà, su per giù, la spesa di un miliardo a fondo perduto, ed il progressivo aumento del bilancio fino alla sua consolidazione in trecento milioni tenendo conto del valore relativo del denaro.

L'esercito coloniale e la sistemazione difensiva delle colonie, considerando l'importanza militare di Portorico e di Subig, esigeranno una spesa di circa mezzo miliardo a fondo perduto ed un bilancio ordinario che potrà consolidarsi in duecento milioni, sempre che non si abbiano nuovi aumenti di colonie.

La costituzione di un buon potere territoriale, nei limiti necessarii e sufficienti alla tutela della integrità nazionale e coloniale, impone quindi una spesa straordinaria di un miliardo e mezzo, ed un incremento del bilancio ordinario da considerarsi ad organizzazione completa, in cinquecento milioni.

Dato e non concesso che l'imperialismo riesca a superare tutti gli ostacoli politici e finanziarii che si opporranno alla creazione del potere territoriale, rimarrà però sempre l'ostacolo del tempo, che non potrà essere superato che gradualmente.

Il processo d'organizzazione dell'esercito e di sistemazione difensiva richiederà almeno un decennio, quando concorrano tutte le circostanze al sollecito compimento.

Quando però si considerano tutte le cause che si oppongono alla duratura prevalenza dell'imperialismo e che sono insite nella costituzione dello Stato, nella etnologia variata della popolazione, nello spirito democratico e mercantesco della maggior parte degli abitanti, nella repulsività al militarismo, nel disuso dal servizio militare, nella crescente tendenza al decentramento amministrativo e politico, nel sempre latente conflitto fra gli Stati del Nord e quelli del Sud, nella instabilità del governo, nella baraonda amministrativa che s'immedesima con quella elettorale, nelle eterogeneità intellettuali e morali non suscettibili d'integrazione duratura, nella mancanza di una solida coscienza nazionale... si ha ragione di sospettare che la creazione del potere territoriale non sia compito così breve e così facile quanto l'esuberan-

za dei mezzi finanziari e le tendenze imperialiste momentaneamente prevalenti lascierebbero supporre.

Le esigenze più urgenti, che riguardano il potere coloniale, saranno forse soddisfatte con maggiore sollecitudine nel decennio, ma quelle che riguardano l'esercito nazionale e la sistemazione difensiva saranno differite, ed è forse ottimismo il supporre che l'intero ordinamento territoriale, secondo il metodo inglese che è il solo attuabile nella Unione, possa crearsi e consolidarsi durante un ventennio.

Queste considerazioni permettono di concludere che il potere coloniale sarà oggetto di maggiori sollecitudini e potrà costituirsi regolarmente nel termine di un decennio; che l'organizzazione dell'esercito nazionale e del sistema difensivo richiederà presso a poco un ventennio e che la spesa totale sarà di circa un miliardo e mezzo per la parte straordinaria, con un bilancio ordinario da consolidarsi, ad ornamento compiuto, in cinquecento milioni.

Quale spesa e quanto tempo esigerà la creazione del potere navale?

L'efficienza dell'armata deve essere accresciuta fino ad un limite che, come dicemmo, deve essere determinato dalla potenza delle flotte di 2º ordine.

Ritenendo che la Francia, ad onta degli incrementi navali della Germania, della Russia, del Giappone, si manterrà per molto altro tempo la prima fra le potenze navali di secondo ordine, il limite che dovrà raggiungere l'armata dell'Unione per essere completamente arbitra dei proprii destini, è determinata dalla potenza navale francese.

Tenendo conto della situazione navale presente e degli assegni straordinarii già votati dalla Francia per l'incremento dell'armata, si può ritenere che occorreranno due miliardi, a fondo perduto, per l'incremento della flotta, mezzo miliardo per sistemazione degli arsenali, delle stazioni militari di tutti i servizi marittimi indispensabili al funzionamento dell'armata, ed un bilancio ordinario, progressivamente crescente, da consolidarsi ad organizzazione compiuta, tenendo conto del valore relativo del denaro, in cinquecento milioni.

La creazione della flotta, anche ammessa l'esuberanza dei miliardi, richiederà almeno un decennio, con assegno annuo di duecento milioni per nuove costruzioni, ma l'organizzazione di tutti i servizi per una flotta così potente non potrà certo ottenersi in così breve periodo di tempo.

Le difficoltà che si opporranno alla organizzazione del potere navale non saranno certamente minori di quelle cui già accennammo, poiché, se la creazione del potere territoriale troverà maggiori ostacoli e diffidenze nello spirito democratico nazionale, la costituzione di tutti i servizii navali è opera assai più lenta e difficile, onde può ritenersi che, date le migliori disposizioni della pubblica opinione e le maggiori esigenze della situazione politica, l'organizzazione del potere navale esiga per lo meno un ventennio.

Le grandi difficoltà che incontrarono tutte le nazioni, non esclusa la Inghilterra, per dare alle loro flotte incrementi che sono poi inferiori a quello a cui deve tendere l'Unione, ci permettono di affermare che prima di un ventennio essa non avrà un'armata solidamente costituita, capace di lottare da sola a sola, vittoriosamente, colla più forte marineria di secondo ordine, condizione indispensabile alla preservazione del potere coloniale ed alla assoluta indipendenza politica.

Il programma imperialista, che nelle grandi linee si compendia nella creazione di un potere militare, territoriale e marittimo sufficiente a tutelare l'espansione, le colonie, l'integrità nazionale in qualsiasi eventualità di conflitto singolare, implica adunque una spesa straordinaria di quattro miliardi al minimo, e l'incremento dei bilanci ordinari dell'esercito e della marina dall'attuale assegno di circa cinquecento milioni a quello minimo di un miliardo.

La politica imperialista della espansione, in paragone di quella democratica e di concentramento, si risolve quindi nella spesa annua di un miliardo, considerando che gli assegni straordinari rappresentano appunto il capitale corrispondente ai bilanci militari del precedente periodo politico d'isolamento e disinteressamento internazionale.

Persisterà l'Unione nell'attuale programma espansivo?

I compensi futuri giustificano i grandi sacrifizii che impone la tutela della espansione?

La situazione internazionale imponeva forse questo nuovo indirizzo politico, finanziariamente così oneroso?

Può l'Unione recedere dal programma imperialista o trovare un'altra soluzione più economica al suo problema espansivo?

Le nazioni hanno anch'esse il loro fato. Quello della Unione doveva compiersi. Poteva forse differirsi di qualche anno, se gli eventi di Cuba non avessero precipitato. La soluzione del conflitto ha imposto, pel dominio coloniale, il nuovo indirizzo politico. Recedere, se non per la forza, è ormai impossibile. L'evoluzione dall'isolamento all'imperialismo è imposta dal nuovo carattere dello Stato. Sospenderla, ritardarla sarebbe danno ed errore.

Il problema espansivo non ammette soluzioni incomplete per gli Stati che possono risolverlo completamente.

Le soluzioni incomplete implicano sempre situazioni subordinate, pericolose e perturbate che debbono escludersi.

L'Unione può risolvere completamente, poiché può essere arbitra dei proprii destini, con un potere militare assai minore di quello delle grandi nazioni europee; ma questo potere non può essere improvvisato, ed esige per lo meno un ventennio per la sua solida costituzione.

Finché il potere coloniale non sia saldamente organizzato ed il potere navale non abbia raggiunto l'efficienza di quello francese, l'Unione non potrà, senza gravi pericoli, svincolarsi dalla solidarietà colla Inghilterra, e finché non abbia creato il potere territoriale non potrà considerarsi completamente arbitra dei proprii destini.

Col successsivo incremento dei poteri militari l'Unione eserciterà una sempre crescente influenza internazionale, ma, finché questi poteri non abbiano raggiunto l'efficienza da noi determinata, la sua politica sarà sempre subordinata al beneplacito inglese, e non potrà esercitare una influenza preponderante e risolutiva sulle situazioni mondiali.

La nuova situazione derivante dal conflitto colla Spagna e dal potere coloniale, se dischiude alla Unione vasti orizzonti la costringe pure ad un nuovo indirizzo dello Stato, ciò che costituisce un problema assai più difficile che quello di trovare i miliardi indispensabili alla creazione del potere militare.

To be or not to be una grande potenza militare alla europea, that is the question per l'Unione.

Il problema, come dimostrammo, è perfettamente solubile, con sagrifizi finanziari relativamente minori di quelli imposti alle grandi potenze europee che sono o

possono essere arbitre dei proprii destini, ma il problema di Stato che complica quello militare ci consiglia a concludere che l'Unione rimarrà per qualche altro decennio un fattore secondario delle situazioni internazionali.

* * *

Quali saranno per la Spagna le conseguenze del conflitto con l'Unione? Queste conseguenze possono distinguirsi per chiarezza analitica, in nazionali ed internazionali.

Le conseguenze nazionali sono principalmente sociali ed economiche.

La causa principale, quasi esclusiva, del disastro militare fu, come ripetutamente affermammo, la grave perturbazione della coscienza nazionale.

Quale influenza esercita la risoluzione del conflitto sopra questa perturbata co-

scienza?

Potrà essa risanarsi o si aggraveranno le condizioni patologiche nazionali?

Precorrendo gli avvenimenti, due anni or sono, appena concluso il conflitto, cosi scrivevano:

«La situazione politica interna, per l'insufficienza della sovranità e del governo, per la violenza dei partiti, per l'infezione carlista, per la funesta tradizione di un mezzo secolo e di rivoluzioni, pronunciamenti e depravazioni, per la febbrilità serpeggiante in tutti gli strati sociali... può consentire tutte le convulsioni e congestività che si risolvono nella guerra civile.

«Se questa guerra potrà, per ora, essere evitata, non vi è grande speranza che la

Spagna possa sottrarsi alle convulsioni che dissolvono l'organismo nazionale.

«Decaduta civilmente e militarmente, la Spagna non ha altra alternativa che quella della rivoluzione palese o latente, poiché la rigenerazione nazionale richiede eroismi civli che sono purtroppo ignorati dalla razza latina».

L'esperienza di due anni ha confermate queste previsioni, poiché se la guerra civile fu evitata, la rivoluzione ha perturbato e perturberà per parecchio altro tempo,

palese o latente, lo Stato.

Dobbiamo da ciò concludere che la Spagna non abbia speranza di risanazione? È più logico e confortante il supporre che la lezione non sia stata abbastanza severa per divenire subitamente salutevole; ma le grandi energie di cui può ancora disporre la Spagna non escludono la possibilità che essa possa, come qualche altra consorella latina, in un avvenire più o meno lontano, risanare l'organismo politico, specialmente se si sapranno fare convergere le energie nazionali dal campo politico verso quello economico.

La Spagna, assai più delle altre nazioni latine, può dedicarsi con profitto al risorgimento della economia agricola ed industriale, fonte viva e perenne del risana-

mento nazionale.

I danni economici derivanti dal conflitto, per quanto gravi, non possono ossere che transitorii.

La perdita delle colonie ha bensì provocato una intensa crisi commerciale ma-

rittima, ma poco o punto ha intaccata l'economia generale della nazione.

La vitalità del traffico era più fittizia che reale. Le colonie non erano commercialmente rimuneratrici e sufficienti a fare prosperare la marineria mercantile. Ogni speranza di risanamento coloniale e commerciale era vana.

In tali condizioni la decadenza, le crisi, l'esaurimento erano inevitabili e perciò concludiamo che, data l'impossibilità del risanamento marittimo-coloniale, la perdita delle colonie fu piuttosto un bene che un male economico.

Risanate le piaghe, o per meglio dire gli eczemi cutanei, le attività commerciali si rivolgeranno forse per vie più produttive e rimuneratrici, e potrà nascere un nuovo equilibrio economico meno instabile ed artificioso di quello che era l'ultimo vestigio di una secolare fastosità coloniale.

Queste considerazioni ci permettono di concludere che, data la situazione coloniale ed economica della Spagna prima del conflitto, la perdita delle colonie fu piuttosto un bene che un male, poiché era inevitabile; ha risolto una situazione incompatibile colla dignità e colle finanze della nazione, ha troncato un nodo che minacciava divenire un laccio strozzante; ha dischiuso un nuovo periodo storico che potrebbe rapidamente assorgere a vera e duratura prosperità.

Questa prosperità ha le sue basi nelle risorse naturali del suolo e sottosuolo, che possono essere facilmente usufruite se le abitudini della *siesta* e le ignavie della *tertullia* lo consentissero.

Tutte le più felici condizioni geo-fisiche concorrono per elevare la Spagna ad una produttività e ricchezza non inferiore a quella della Francia, se non si opponesse l'indole chisciottesca di tutte le classi della popolazione.

La rigenerazione economica dipende dunque, secondo noi, da una risanazione sociale, non molto dissimile da quella che s'impone ad altre nazioni latine, ed è per tale causa che giudicammo lento, lentissimo, come tutti i fenomeni etnici, la risanazione nazionale.

Dato e non concesso che la risanazione della coscienza ed il risorgimento economico possano, per effetto della lezione ricevuta, sollecitamente iniziarsi, quale indirizzo politico potrebbe maggiormente favorire questa rigenerazione. Quali saranno per la Spagna le conseguenze internazionali derivanti dalla perdita del potere coloniale?

La questione è oggidì abbastanza discussa, tanto in Spagna quanto al'estero, essendo logico che alla nuova situazione corrisponda un nuovo indirizzo politico.

Le soluzioni proposte sono molte, ma si possono, come sempre, ridurre alle quattro fondamentali:

Adesione alla duplice alleanza;

Adesione alla triplice;

Neutralità armata;

Neutralità difensiva.

Il valore relativo di queste soluzioni dipende dallo scopo principale che si propone lo Stato.

Se questo scopo non è chiaro, semplice, esclusivo, ma compenetrato di varie obbiettività, la soluzione sarà sempre difficile ed insufficiente a soddisfare le complesse esigenze.

Lo scopo esclusivo, prima del conflitto con l'Unione, era la sicurezza del potere coloniale, che esigeva il dominio del mare, da guarentirsi col proprio potere navale o per mezzo di alleanze.

La soluzione di questo problema fu da noi esposta sei anni or sono nella *Situazione militare mediterranea*; ma essa era in opposizione collo spirito spagnuolo e non poté quindi realizzarsi, onde la Spagna, incapace di risolvere da sé e per mezzo di solidarietà il problema, rimase isolata.

Nella situazione attuale lo scopo principale, esclusivo da conseguirsi, come bene afferma lo Stabile¹⁷, è la duratura preservazione della pace, che può soltanto assicurare il risorgimento economico e la risanazione della coscienza nazionale.

La pace duratura, da quale delle quattro soluzioni sopraccennate è maggiormente garantita?

Riferendoci alle considerazioni svolte nell'opera *La situazione militare mediterranea* che concordano con quelle espresse dallo Stabile, possiamo riaffermare che la solidarietà colla *duplice*, il cui scopo è essenzialmente rivendicativo ed espansivo, non guarentisce la pace e promuoverebbe nella Spagna lo spirito di combattività e di avventura nemico di ogni restaurazione economica.

L'adesione alla *triplice*, il cui scopo è essenzialmente quello di preservare l'attuale equilibrio europeo, guarantirebbe sufficientemente la pace, specialmente dopo il riavvicinamento anglo-germanico, che già prelude alla costituzione della *tetrarchia* europea da noi lungamente preveduta e propugnata; ma tale adesione implica un riavvicinamento anglo-ispano ed una adesione della Spagna alla politica inglese nel Marocco, ciò che è assai improbabile, date le secolari repulsività rifermentate in questi ultimi anni. Se tale riavvicinamento non fu possibile prima del conflitto ispano-americano, quando era forse l'unica salvezza della Spagna, non è probabile che si effettui ora che il sentimento nazionale, tanto in Ispagna che in Inghilterra, è più che mai repulsivo.

Benché l'adesione alla *triplice* sia ora, come per il passato, la soluzione più opportuna per la Spagna, poiché tale solidarietà preparerebbe un benefico riavvicinamento alla Inghilterra; tuttavia noi crediamo che, per ragioni di antipatie e di avventure, la Spagna tenda piuttosto verso la *duplice*, come vorrebbe il Poggio¹⁸, anziché verso la *triplice*, senza prendere però una risoluzione definitiva, la quale è purtroppo incompatibile, come dimostrammo nel 1° capitolo, con una perturbata e disgregata coscienza nazionale.

Secondo le maggiori probabilità, si può concludere che se la Spagna non seppe prendere una forte risoluzione, quando la situazione coloniale glielo imponeva, tanto meno saprà prenderla ora che si sente meno minacciata, quasi sicura nella sua nazionalità, meno coinvolta nelle complicazioni internazionali e costretta quasi a disinteressarsene per risanare, se saprà e potrà, l'intero organismo.

La Spagna, appena uscita da una grande crisi nazionale, si trova in un periodo di convalescenza cui giova la pace, la serenità, la salubrità dell'ambiente, condizioni che più si conciliano colla neutralità che colle alleanze.

Nella situazione presente la neutralità è di gran lunga meno pericolosa che pel passato, onde si comprende facilmente che la pubblica opinione, incapace di prendere una energica risoluzione, si riconcili colla neutralità per inerzia, per rassegnazione, per fatalismo.

La neutralità, anche armata fino ai denti, non gioverebbe alla Italia e non le sarebbe consentita dalle coercizioni europee, ma forse potrebbe giovare ed essere consentita alla Spagna, finché essa non divenisse un importante fattore d'equilibrio e di risoluzione internazionale, o non riaffermasse tendenze espansive.

¹⁷ G. Stabile, La Spagna e le probabili alleanze, 1899 (Nota di D.B.).

¹⁸ Salvador Poggio, La neutralidad de España, 1894 (Nota di D.B.).

Nelle condizioni presenti la Spagna potrebbe apportare ad una solidarietà qualsiasi poco più del valore militare della sua posizione geografica. Se si considera però che questo valore è rappresentato quasi per intero da Gibilterra, si deve concludere che il contributo spagnuolo si riduce ad assai misera cosa.

L'importanza che l'autore della Defensa nacional¹⁹ accorda ad Algesiras-Tari-

fa-Ceuta-Baleari ci sembra assai esagerata.

Se escludiamo le Baleari, le altre posizioni non hanno alcun valore tattico, né possono assumerlo senza spendere, piuttosto male che bene, molti e molti milioni. Quelle posizioni non possono divenire buone basi di operazione e tanto meno piazze di rifugio, perciò poco o nulla gioverebbero nella contesa del dominio dello Stretto.

Se la Spagna potesse avere dove è *Tarifa* una piazza manovra come la nostra Maddalena, od anche solo come quella di Portsmouth, essa potrebbe portare un contributo non piccolo a qualsiasi solidarietà, ma egli è assai probabile che se l'a-

vesse... a quest'ora l'avrebbe, come Gibilterra, perduta.

Considerando che la situazione finanziaria non consente di aumentare né l'esercito, né l'armata, né di migliorare le condizioni difensive, e che lo stato di rivoluzione interna, palese o latente, non è il migliore incentivo per le solidarietà, si può concludere che le nazioni europee non hanno grandi interessi a violentare la neutralità della Spagna.

Non è nostra intenzione esaminare, neanche a grandi linee, il problema difensivo iberico, onde stabilire le condizioni necessarie e sufficienti a guarentire l'integrità peninsulare, ma non possiamo dispensarci dall'esaminare il carattere di questa neutralità che determina, appunto, la futura influenza internazionale della Spagna.

Benché le voracità europee che minacciano la Spagna non siano così ferine come le giudica l'autore della *Defensa nacional*, pure è logico ritenere che chi si fa pecora il lupo se lo mangia e che perciò, se non si può essere lupi, bisogna cercare di essere mastini armati del chiodato collare.

La pubblica opinione è ora dubbiosa fra una neutralità strettamente difensiva, ed una neutralità di equilibrio.

La prima, propugnata dal partito agrario e dalle società economiche nazionali, considera non più indispensabile per la Spagna, dopo la perdita delle colonie, la marina militare, e crede sufficiente un esercito atto alla tradizionale guerriglia, colla quale se non si impedisce l'invasione se ne esclude la permanenza, salvaguardando così, non so quanto economicamente, l'integrità nazionale.

Questo metodo democratico non può essere preso in seria considerazione e perciò esamineremo soltanto quello della neutralità di equilibrio, il cui concetto fondamentale s'incardina sulla importanza strategica dello stretto di Gibilterra.

Mentre la neutralità difensiva rinuncia ad ogni influenza internazionale, quella di equilibrio si basa appunto sulla efficacia di questa influenza per tutelare indirettamente l'integrità nazionale.

Rimanere arbitri del libero uso dello Stretto significa, fino ad un certo punto, escludere le invasioni territoriali e marittime, poiché i danni commerciali che ne deriverebbero potrebbero essere maggiori dei vantaggi conseguibili territorialmente.

¹⁹ Yack Tar (forse pseudonimo, *La defensa nacional*, Cadiz 1900 (Nota di D.B.).

Questo concetto è logicamente esatto, data l'importanza mondiale di Gibilterra, quando il potere territoriale sia sufficiente a rendere esigui o problematici i vantaggi della invasione, ed il potere navale capace di un rigoroso e duraturo controllo dello Stretto.

La situazione politica internazionale ed il generale assentimento al rispetto delle nazionalità geograficamente ed etnicamente costituite escludono, per ora, la probabilità che la Spagna possa divenire obbiettivo di conquista finché essa si manterrà strettamente neutrale, ma questa improbabilità non ne esclude la possibilità, che è appunto uno dei determinanti maggiori del problema difensivo.

Rendere pericolose le invasioni è quindi il mezzo più efficace per renderle sempre meno probabili e concorrere così ad avvalorare il sistema della neutralità d'e-

quilibrio.

La Spagna non ha, come ha l'Italia, la possibilità di rendere pericolosissime le

invasioni marittime per mezzo della difesa navale.

La sua configurazione geografica, l'assoluta mancanza di posizioni centrali rispetto la costiera da proteggere, l'impossibilità di creare una buona base d'operazione quale si richiede per l'impiego difensivo di una flotta *in potenza...* escludono la possibilità di risolvere economicamente ed efficacemente questo problema.

La flotta difensiva dovrebbe essere capace di contendere, colla grande guerra, il dominio del mare, e la Spagna non può per molto altro tempo assumersi un simile

compito contro qualsiasi potenza marittima di 2º ordine.

Le condizioni della difensiva territoriale contro le invasioni marittime sono invece immensamente più opportune di quelle che si hanno in Italia, per poco che si sviluppi la rete ferroviaria, ciò che fa parte del programma economico della Spagna.

La maggiore efficacia della difesa territoriale e l'impossibilità di una difesa navale, efficiente ed economica, contro le invasioni marittime riducono il problema della integrità nazionale ad un compito quasi essenzialmente territoriale, finché la flotta non sia in grado di contendere apertamente il dominio del mare, ciò che per ora, e forse per molto altro tempo, devesi escludere in modo assoluto.

L'attuale organizzazione dell'esercito, in base alla legge del 1891, quando sia adeguatamente sviluppato il sistema ferroviario, dal quale maggiormente dipende il risorgimento economico e l'efficienza difensiva, è sufficiente, come dimostrammo nell'opera La situazione militare mediterranea, a respingere l'offensiva marittima

prima che questa siasi tatticamente rafforzata nella zona costiera.

Forse questo esercito, che può essere portato a trecento mila uomini sul piede di guerra, come lo fu nell'ultimo conflitto con l'Unione, non sarà sufficiente a respingere l'offensiva francese, date le condizioni dei Pirenei, meno forti della nostra frontiera alpina, e la grande oltrepotenza dell'invasione marittima concorrente, ma i pericoli e forse i disastri di una tale offensiva e quelli che deriverebbero dalla guerriglia, che seguirebbe dopo la grande guerra, sono tali da ridurre ad un minimo le probabilità della offensiva francese, che, per la Spagna come per l'Italia, è la più minacciosa.

La neutralità d'equilibrio impone, dunque, di preservare l'attuale ordinamento territoriale, sviluppando il sistema ferroviario e rafforzando i Pirenei occidentali ed i Cantabrici in modo da ridurre ad un minimo la zona orientale d'invasione, ciò che si può conseguire con una spesa limitata ed in breve tempo, senza perturbazione militare.

Il potere navale necessario alla efficace attuazione della neutralità di equilibrio è più difficilmente determinabile.

L'autore della *Defensa nacional* ammette che per esercitare una risolutiva influenza nello Stretto di Gibilterra, anche contro l'Inghilterra, sono sufficienti dieci incrociatori corazzati di circa 6.000 tonn. e cinquanta torpediniere d'alto mare, con una spesa complessiva di centoventicinque milioni, a complemento delle navi attualmente in servizio.

Questa flotta, cui sarebbe esclusivamente affidato il controllo dello Stretto, avrebbe per basi d'operazione Ceuta, Tarifa, Bolonia e Cadice.

L'efficienza di Ceuta come base di operazione, per una squadra in potenza, è nulla. Le condizioni topografiche ed idrografiche non permettono di ridurla, anche spendendo molte decine di milioni.

Ceuta, come Gibilterra, non ha altro valore che quello che può conferirle la flotta, ma essa non rappresenta per questa altro vantaggio che quello del rifornimento sotto la protezione dei forti ma ben'anco sotto l'intensità del bombardamento nemico.

Non potendo essere né stazione di rifornimento né base d'operazione per una flotta difensiva, Ceuta non ha che un valore illusorio, ed assai si illudono gli Spagnuoli stimandola superiore a Gibilterra.

Se Ceuta fosse inglese, su per giù equivarrebbe a Gibilterra, ma tanto questa che quella non hanno valore che per le squadre offensive.

Ceuta tutto al più può utilizzarsi per stazione torpediniera quando si provvedesse, con ricoveri alla prova, a coprire queste piccole navi contro un continuo ed intenso bombardamento.

La posizione di Tarifa, strategicamente ottima, potrebbe essere tutto al più, con grande dispendio, ridotta a stazione torpediniera, le cui condizioni tattiche sarebbero anche peggiori di quelle di Ceuta.

Che cosa potrebbe divenire la posizione di Bolonia?

Situata a dieci miglia da Tarifa, essa è ancora in condizioni di fare sentire la sua influenza tattica nella zona dello Stretto, ma la sua struttura topografica non permetterebbe mai di farne una piazza di rifugio od una mediocre base d'operazione per una squadra difensiva.

Questa posizione nauticamente cattiva, perché battuta dal mare vivo dell'Atlantico, potrebbe tutto al più essere ridotta in un cattivo porto artificiale, protetto da batterie sulle alture, ma non si sottrarrebbe mai l'ancoraggio ad un regolato ed efficace bombardamento.

Cadice è troppo distante per esercitare la sua influenza diretta nella zona dello Stretto, e le sue condizioni tattiche se soddisfano alle esigenze di una piazza di rifugio non soddisfano a quelle di una grande piazza di manovra.

La Spagna non ha e non può avere, anche se spendesse centinaia di milioni, una buona base d'operazione per una flotta difensiva, nella zona tattica dello Stretto.

Noi crediamo, quindi, che molto si illuda il Jack Tar quando afferma che «el gasto necesario pora crear todos estos puertos y estaciones seria muchissimo memor que el de la flota acorazada» e quindi assai inferiore ai centoventi milioni.

Con tale somma si potrà tutto al più migliorare Ceuta e creare due stazioni torpediniere a Tarifa e Bolonia, ma non si potrà mai creare una mediocre base d'operazione, perché le condizioni topografiche ed idrografiche non lo consentono. Il controllo dello Stretto con squadriglie torpediniere non è sufficiente quando pure si avessero adeguate stazioni sottratte alla rovina di un costante e ben regolabile bombardamento, e l'azione difensiva di una squadra non può esplicarsi con vantaggio senza una buona piazza manovra nella zona tattica dello Stretto.

Il problema della neutralità di equilibrio si presenta quindi di una soluzione assai costosa ed in ogni caso difficilissima, per le speciali condizioni topografiche del-

la costiera spagnuola nelle adiacenze di Gibilterra.

La Spagna non può quindi avere, come ha l'Italia, anche con grandi sacrifizi finanziari, la possibilità di utilizzare efficacemente ed economicamente la sua posizione geografica e strategica per risolvere il problema della neutralità di equilibrio, la cui soluzione implica perciò la creazione di un potere navale capace di contendere apertamente, colla grande guerra e non già col metodo difensivo della flotta in *potenza*, il dominio dello Stretto.

La via che deve seguire la Spagna per procacciarsi influenza internazionale è certamente quella che, per costanza di apostolato, ha percorso, bene o male, l'Italia; ma l'attuazione di questo programma è sostanzialmente diverso per le due nazioni, poiché l'Italia, per l'eccezionale efficienza delle sue splendide basi di operazione di Maddalena e Messina, avvalorate da buone piazze di rifugio ed ottime stazioni torpediniere, può economicamente applicare il metodo difensivo delle squadre in *potenza*, mentre la Spagna non ha né potrebbe avere questa capacità così eminente, donde la necessità di compensare coll'efficienza offensiva della flotta l'insufficienza delle basi d'operazioni e delle stazioni torpediniere.

La fotta necessaria alla Spagna per avvalorare la sua posizione geografica non può quindi essere, né qualitativamente né quantitativamente, quella determinata dall'autore della *Defensa nacional*, la quale potrebbe assumere un valore internazionale soltanto nel caso che si preferisse la politica delle alleanze a quella della

neutralità d'equilibrio.

Nelle condizioni presenti, date le strettezze finanziarie, le insufficienze economiche, l'esiguità delle forze navali utilizzabili, i gravi ostacoli al loro incremento, la mancanza assoluta di buone piazze manovra, la mediocrità delle stazioni torpediniere che potrebbero stabilirsi nelle adiacenze dello Stretto, si può senza esitanza affermare che la Spagna non ha, e forse non avrà per parecchi decenni, la possibilità di esercitare una influenza internazionale per mezzo del sistema di neutralità di equilibrio, ma soltanto per effetto di una politica d'alleanze, nel quale caso potrebbe, come l'Italia, fare valere come contributo, gli elementi navali e costieri che avvalorano la posizione geografica.

La neutralità di equilibrio rimane per la Spagna, come per l'Italia, l'obiettività da conseguirsi ma non per anco conseguibile; onde il pregio internazionale non può venirle che dalla sua adesione a quella alleanza che, garantendo la pace, le consen-

ta di risanare l'organismo e creare i mezzi della futura influenza.

Il problema della Spagna non ammette quindi, per ora e per molto altro tempo, che due soluzioni reali, quella delle alleanze e quella della neutralità difensiva, essendo la neutralità d'equilibrio una soluzione più illusoria che realizzabile.

La prima soluzione è più efficiente, ma imporrà qualche gravezza militare, la seconda guarantisce, tutto al più, l'integrità nazionale, ma è meno onerosa ed è più idalghica, onde sarebbe assai dubbio presagire quale potrebbe essere la decisione; ma poiché le nazioni perturbate nella loro coscienza rifuggono, come già dicemmo, dalle forti risoluzioni e si trascinano nell'incertezza e negll'infingardaggine finché non si sentano il laccio alla gola, così è assai probabile che la Spagna, tra il si ed il no, continui ad essere di parere contrario, finché l'Europa non la costringa, come è costretta l'Italia, a risolvere, ciò che costituisce, secondo noi, un compito europeo.

* * *

Le conseguenze del conflitto, che riguardano l'Europa e che emergono dalla nuova influenza internazionale della Spagna e dell'Unione, si possono distinguere in due classi, prossime e remote.

Le conseguenze remote che deriveranno dalla nuova situazione della Spagna non si possono con sufficiente approssimazione prevedere, poiché esse dipendono dalla possibilità, assai dubbia, di una sollecita risanazione dell'organismo nazionale, e dalla costituzione di un potere militare adeguato alla tutela dei futuri interessi espansivi; onde ci occuperemo soltanto delle conseguenze prossime, le quali saranno esclusivamente politiche, non potendo per ora essere né commerciali, né economiche.

Le considerazioni precedentemente svolte dimostrano che la Spagna, per la perdita quasi totale del potere coloniale, cessando di essere un elemento di perturbazione internazionale, può divenire, se cesserà la perturbazione interna, un elemento di ordine e di stabilità nella Europa.

Agevolare questa evoluzione della coscienza iberica è quindi un compito europeo.

Le cause e le condizioni di questa inevitabile evoluzione della coscienza spagnuola, se per la Spagna vi è ancora salvezza, le abbiamo largamente esaminate nell'opera *La situazione militare mediterranea*, onde riferendoci a quelle considerazioni possiamo riaffermare che la razionale soluzione del problema spagnuolo si concreta nella adesione della Spagna alla *Triplice* e nel riavvicinamento alla Inghilterra.

Il compito dell'Europa è quindi quello di agevolare, di eccitare questo riavvicinamento anglo-iberico, al modo istesso come per effetto di costante apostolato, si sta iniziando oggidì il riavvicinamento anglo-germanico.

Entrambi questi riavvicinamenti, per una infinità di cause che ebbimo già occasione di esaminare, presentano grandi difficoltà per la tradizione storica, per le istintività repulsive delle popolazioni, per i timori della futura concorrenza commerciale ed industriale, per la condotta dell'Inghilterra durante il conflitto Ispano-Americano... ma queste ed altre cause di antagonismo che ottenebrano la coscienza delle nazioni, se spiegano lo stato di repulsività, non sono sufficienti a giustificarlo nella presente situazione europea, così dissimile da quella dei secoli precedenti, quando il conflitto Anglo-Olandese, che tende a trasformarsi in Anglo-Germanico, e quello Anglo-Iberico costituivano i cardini della politica coloniale e marittima.

Il potere coloniale britannico è oggidì dominante, quello spagnuolo è distrutto, quello olandese è agonizzante, quello germanico è appena iniziato, onde vano ed inutile sarebbe persistere in un antagonismo che più non corrisponde alla situazione presente.

Il riavvicinamento Anglo-Germanico fu da noi preveduto molti anni addietro, quando più fervevano le repulsività nazionali, fomentate ciecamente dai governi.

Noi presagimmo che la forza delle cose sarebbe stata più forte della tradizione e degli istinti nazionali, e vediamo infatti che per opera dei governi e delle classi più intellettuali si sta oggidì iniziando, tanto in Inghilterra quanto in Germania, una lenta evoluzione della coscienza popolare.

Una analoga evoluzione Anglo-Iberica dovrà inevitabilmente compiersi ad onta di tutte le repulsività nazionali e di tutti i cointeressati incentivi Franco-Russi; ma tale evoluzione deve essere agevolata, non solo dai governi e dalle classi intellettuali delle due nazioni, ma dalla politica degli altri Stati europei.

Lo sviluppo del potere coloniale tedesco e la sicurezza di quello inglese, indirettamente tutelato dal potere continentale della Germania, erano le basi del riavvicinamento Anglo-Germanico; la guarantigia della pace europea è la base di quello Anglo-Iberico.

Questo riavvicinamento è forse meno difficile e certo diverrà più stabile e duraturo di quello Anglo-Germanico, quando si rimovano i due ostacoli che, quasi esclusivamente, lo osteggiano.

La permutazione di Gibilterra con Ceuta e l'adesione della Spagna alla politica inglese nel Marocco basterebbero a guarantire una benefica e secolare solidarietà Anglo-Iberica.

Finché Gibilterra rimarrà inglese, la coscienza spagnuola, ad onta di tutti i vantaggi che le potessero derivare dalla adesione alla *triplice*, si manterrà sempre avversa ad ogni ravvicinamento all'Inghilterra, e fintantoché la Spagna osteggierà la politica inglese nel Marocco, la coscienza britannica sarà avversa ad ogni solidarietà Anglo-Iberica.

Questi due ostacoli dovrebbero, nell'interesse europeo, eliminarsi.

Tale eliminazione, che sarebbe una guarantigia di pace, ridonderebbe pure a vantaggio dell'Inghilterra e della Spagna.

Quale beneficio potrebbe infatti ritrarre la Spagna dalla continuazione della sua politica attuale nel Marocco? Essa non ha fatto e non farà che gli interessi della Francia. Assai s'illudono i politicanti di Madrid se sperano di condividere le spoglie del morituro Marocco, o di accrescere in qualsiasi modo la loro esigua influenza, senza un potere navale capace di equilibrare la preponderanza britannica sulla Francia.

Maggiori vantaggi trarrà sempre la Spagna da una cointelligenza coll'Inghilterra anziché colla vicina repubblica, che fu sempre ad essa, amica o nemica, funesta.

Le attuali condizioni politiche e militari della Spagna escludono la possibilità di utilizzare in qualsiasi modo Ceuta e Melilla, le quali sono e rimarranno piuttosto uu aggravio ed un incubo anziché fattori di efficienza, onde la loro permutazione con Gibilterra sarebbe politicamente e militarmente un grande beneficio.

Tale permutazione sarebbe essa dannosa all'Inghilterra?

Noi non lo crediamo.

Oltre i vantaggi di un solido e duraturo equilibrio europeo e di una diretta preponderanza nella questione del Marocco, dalla quale deriverebbero non pochi incrementi di dominio, anche il potere militare britannico si afforzerebbe.

Ceuta nelle mani degli Inglesi non sarebbe certamente inferiore a Gibilterra, poiché strategicamente la equivale, e le condizioni tattiche sono tali da concederle un assai maggiore sviluppo.

L'una e l'altra piazza non possono avere che il valore offensivo che può loro conferire la flotta, e sotto tale aspetto Ceuta è indubbiamente superiore a Gibilterra.

Durante il periodo velico le condizioni nautiche e la scarsa efficienza del cannone dovevano favorire Gibilterra, ma oggidì queste condizioni sono talmente mutate da conferire alla posizione di Ceuta, se inglese, una notevole preponderanza.

Da oltre dieci anni l'Inghilterra profonde milioni e milioni per rendere Gibilterra una piazza di rifornimento adeguata alle esigenze delle flotte moderne senza la speranza, ma forse colla illusione di raggiungere lo scopo.

Per quante centinaia di milioni si spendano, Gibilterra non potrà mai soddisfa-

re al suo compito, nella ipotesi di un grande conflitto mediterraneo.

La pubblica opinione britannica, affascinata dalle glorie del periodo velico, accorda ancora alla rocca di Gibilterra un valore che essa ha cessato di avere.

La fortezza preserva bensì la sua invulnerabilità, ma questa a che cosa potrebbe servire, se la piazza non fosse più in grado, come non lo è certamente, di soddisfare alle esigenze della flotta, dalla quale e per la quale soltanto ha ragione di esistere?

L'arsenale, i bacini, l'ancoraggio sono così vincolati dalle condizioni topografiche ed idrografiche da escludere qualsiasi incremento futuro; ed inoltre la loro immunità militare, così preziosa per una piazza di rifornimento, ha cessato di esistere, poiché, colle attuali artiglierie, dalle posizioni di Algesiras, S. Roque e dagli ultimi sproni di Serra Carbonara si può battere l'ancoraggio e l'arsenale, rendendo quasi impossibile il funzionamento della piazza.

Non intendiamo già di affermare la possibilità di costringere la fortezza a capitolare, poiché la rocca rimarrà sempre inespugnabile ed anche invulnerabile al tiro di batterie distanti circa 12 kilometri, ma l'ancoraggio e l'arsenale possono soggiacere ad un ben regolato bombardamento, che comprometterebbe gravemente la funzione principale e quasi esclusiva della piazza.

La posizione di Ceuta consente invece tutto lo sviluppo richiesto da una piazza di rifornimento, e può essere completamente sottratta al pericolo di bombardamento sistematico da posizioni interne, potendo essa avere il suo *interland* ed il suo campo trincerato, ciò che è da escludersi per la piazza di Gibilterra.

Se a questi vantaggi tattici indiscutibili si aggiungono quelli politici e commerciali, potendo Ceuta divenire un cardine della influenza inglese nel Marocco ed un centro commerciale di tutta la regione mediante l'inevitabile sviluppo ferroviario che il dominio britannico provocherebbe, si ha ragione di ritenere che, sgombrati i pregiudizi, l'Inghilterra si avvantaggerebbe grandemente colla permutazione di Gibilterra con Ceuta; la quale, se non potrebbe mai divenire una buona base d'operazioni difensive, può invece, senza grande spesa, essere ridotta una buona piazza di rifornimento, per armate offensive, superiore sotto molti aspetti a Gibilterra, ciò che soddisfa appunto alle condizioni del dominio britannico nello Stretto.

La permutazione è quindi vantaggiosa tanto alla Spagna quanto alla Inghilterra, ed è anche utile al Marocco, il quale, posto tra l'incudine ed il martello, preferirà sempre il protettorato britannico a quello francese, dati gli insegnamenti dell'Egitto e di Tunisi.

Queste generali convenienze non possono ridondare che a vantaggio dell'equilibrio politico e della pace europea onde, date le buoni ragioni che giustificano il riavvicinamento Anglo-Iberico dopo la perdita del potere coloniale spagnuolo, lo consideriamo uno degli importanti obbiettivi che emergono dalla nuova situazione e che l'Europa ha la possibilità ed il dovere di conseguire. L'interesse europeo avrebbe voluto che le colonie spagnuole, migliorate, rimanessero vincolate all'Europa; ma data l'incapacità colonizzatrice della Spagna, la platonica indolenza degli Stati continentali, la cupidità, mal consigliera, dell'egoismo britannico... dato insomma i fatti compiuti si può concludere che *à quelque chose malheur est bon* se il riavvicinamento Anglo-Iberico sarà una conseguenza del conflitto Ispano-Americano.

Quali conseguenze prossime e lontane avrà per l'Europa il nuovo potere coloniale dell'Unione?

A dissomiglianza della questione precedentemente esaminata, possiamo ritenere che le conseguenze remote che deriveranno dalla nuova situazione dell'Unione saranno principalmente politiche, mentre quelle prossime saranno principalmente commerciali ed economiche.

Non intendiamo con ciò affermare che l'Unione si disinteresserà, per qualche tempo, dalle grandi questioni internazionali, poiché ciò le sarebbe impossibile; ma pensiamo invece che essa seguirà per qualche tempo l'indirizzo politico attuale, che ha per base la *kindship* Anglo-Americana, senza impegnarsi a fondo in questioni che la costringano a dissentire dalla politica britannica.

Se però la *policy* americana seguirà, per qualche tempo, le orme di quella inglese, sarebbe pura ingenuità il supporre che l'Unione si rassegnasse, come l'Italia, a questo vassallaggio, e si può senza esitanza affermare che essa si renderà sempre più, coll'afforzarsi del suo potere militare, indipendente ed arbitra esclusiva dei proprii destini.

L'indole dei *Yanckee* non ha grandi attitudini per la deferenza e la subordinazione, e le esortazioni ed i consigli della *Senior* provocheranno rapidamente l'impazienza ed i fastidi della *Junior*.

La forza delle cose provocherà inevitabilmente una rivulsione delle coscienze nazionali, e le antiche repulsività momentaneamente sopite, ma sempre veglianti, rifermenteranno violente dal lievito antico, quando le conseguenze della espansione commerciale ed industriale, cominceranno a provocare le crisi britanniche.

Allora appunto, secondo le maggiori probabilità, il potere militare della Unione avrà raggiunto quei limiti di efficienza che permetteranno di sdegnare la tutela britannica.

Si vedrà allora quanto valgano, per l'Unione e l'Inghilterra, le *brotherbood, kindship, consanguinity, consortship, common tongue, identity of interests, race patriotism...* e tante altre fioriture dell'opportunismo anglo-americano.

Non presumiamo già di presagire le querimonie ed i dissensi futuri fra la senior e la junior anglo-sassone, né i raggiri e le filibustierate di questa o di quella, solamente intendiamo avvertire le generalità di un fenomeno che perturberà profondamente la presente policy britannica, poiché l'Unione praticherà, fra un decennio, quella del lupo, se non ancora quella del leone, non esitando a farsi paladina di oppressi, pro humanitas, anche quando stesse civilizzando un popolo colle dragonnades dei Louvois, come sta praticando attualmente alle Filippine.

L'Europa si avvedrà nelle future questioni di Panama, della Cina, della Malesia, dell'Australia, del Siam... se pure non anche nelle vertenze esclusivamente europee, quanto filo da torcere le procurerà l'Unione, che smetterà certamente quella parca misura testè adottata per le vertenze dell'Africa australe e della Cina, onde è doveroso per essa provvedere fin d'ora ad attenuare le future conseguenze politiche del conflitto che impose alla Unione l'incremento del suo potere militare.

Se le conseguenze politiche del conflitto ispano-americano sono specialmente remote, poiche l'Unione non assumerà immediatamente un indirizzo politico antonomo, le conseguenze commerciali ed industriali saranno invece incombenti.

Le grandi risorse agricole e minerarie, suscettibili di enorme sfruttamento, per gli incentivi coloniali tenderanno a svilupparsi rapidamente ed agevoleranno l'incremento delle industrie che troveranno in paese tutti gli elementi naturali della loro potenza. Nessun dubbio quindi che, date le ammirevoli energie della razza anglo-sassone ringiovanita, l'espansività della Unione non abbia a divenire, in breve volgere di tempo, schiacciante per l'Europa.

Questo fenomeno espansivo si rivelerà rapidissimamente nelle forme del traffico e del noleggio col facile incremento della marineria mercantile. Nessuna nazione europea possiede, quanto l'Unione, tutti gli elementi naturali della vitalità moderna, onde essa può vittoriosamente lottare per divenire, come fu già l'Olanda ed è l'In-

ghilterra, la noleggiatrice mondiale.

Questa minaccia ci avverte che non frenando immediatamente, per diritto di difesa, la concorrenza del traffico, si agevola agli Stati non europei la conquista dei mercati, dopo di che non sarà più possibile fare argine alla concorrenza industriale, disastrosa per l'Europa.

Ogni indugio nel provvedere sarebbe colpevole poiché provocherebbe inevitabilmente l'esaurimento commerciale ed economico, e l'Europa non deve attendere

di avere il coltello alla gola per difendersi.

Se l'Europa non sa utilizzare gli elementi di preponderanza di cui dispone, a compenso di quelli che purtroppo le mancano, essa non potrà essere in grado, come per il passato, di affermare la sua egemonia mondiale, e, pure lottando aspramente, dovrà decadere da quel primato di benessere e di civiltà che il valore ed i sacrifizii di cento generazioni le hanno, con grande benefizio della umanità, conquistato.

Non è questo il caso di analizzare quali siano questi elementi di preponderanza e come essi possano essere utilmente impiegati per preservare quei benefizii che gli avi nostri ci hanno trasmessi, ma si può, sintetizzando la vastissima questione, affermare che gli elementi di superiorità europea furono e sono specialmente etnici; che le loro efficienze sono specialmente intensive; che queste intensità hanno estrinsecazioni progressivamente perfettibili, e che questa perfettibilità ha per unica guarantigia, sotto qualsiasi forma e specie la si consideri, l'organizzazione della forza, che è, nelle sue intensive manifestazioni, la sintesi di tutte le perfezioni etniche dei successivi periodi storici.

Questo principio mondiale, così disconosciuto dal tubercoloso sentimentalismo moderno, ha governato la genesi e l'incremento dell'Europa, ed esso solo può preservarne l'avvenire.

Questa funzione provvidenziale della forza nella civiltà, ad onta delle inibizioni che rammorbono, è pur sempre, per millenario atavismo, talmente insita nell'organismo europeo, da costituire quella salda istintività che è l'essenza del carattere etnico.

Benché spesso incosciente dei suoi destini immediati, l'istintività atavica è cosciente dei suoi destini lontani, dei suoi trionfi futuri, delle sue mondiali finalità, onde per essa, nelle situazioni più offuscate e tenebrose, si manifestano quegli improvvisi chiarori che, quali fari miracolosi o quali colonne di fuoco, guidano i popoli, coscienti od incoscienti, alla conquista della terra promessa.

L'Europa si inoltra inconsciamente in uno di questi periodi tenebrosi, malsicura del domani, ma tuttavia credente nel suo futuro trionfo, per l'istintività della sua mis-

sione nel mondo.

Il compimento di questa missione s'incardina sulla funzione della forza nella civiltà, e finché questa funzione sarà, come fu ed è tuttavia, la essenza dell'organismo europeo; finché sarà saggiamente ed energicamente esplicata; finché sarà rivolta a guarantire il possesso delle vie mondiali ed a preservare da ogni menomazione il conquistato dominio, la grande missione può essere, senza grandi perturbazioni, compiuta: ma se lo spirito degli avi non infiamma il sangue degli anemici, se la luce delle tombe non rischiara il cammino dei maleveggenti, se la religione delle memorie non ritempra l'animo dei vacillanti, se il grido di cento generazioni non sospinge innanzi, innanzi le legioni dei timidi... la grande leva della civiltà schricchiolerà sul suo fulcro, le forze infiacchite o contrastanti si riveleranno sempre più inadeguate al governo, e quegli elementi di preponderanza europea che già furono, che ancora sarebbero sufficienti al dominio, verranno equilibrati e sopraffatti da quelli che all'alito della nostra civiltà germogliarono in terre lontane e già si temprano e si apprestano alla menomazione del potere europeo.

Potenti sono ancora le forze, grandi e facili sono ancora le vie del primato europeo, come dimostrammo in altra opera, ma colpevole e disastrosa sarebbe una cieca fidanza, poiché rapido è il pendìo della decadenza sul quale l'Europa ha dato un gran passo, consentendo la menomazione del suo potere coloniale e l'incipienza

di quello degli Stati Uniti d'America.

Le conseguenze del conflitto se non furono gravi per la Spagna lo saranno per l'Europa, per la menomazione del prestigio, del diritto e del potere europeo; per la concorrenza commerciale ed industriale che andrà sempre più preponderando; per la diretta ingerenza dell'Unione nelle questioni internazionali e per l'incremento del suo potere militare cui è forzatamente sospinta dalla nuova situazione, che, nei limiti di tempo da noi precedentemente stabiliti, diverrà risolutivo, se non ancora preponderante, nelle situazioni mondiali.

Il peso delle conseguenze prossime e lontane, commerciali e politiche del conflitto Ispano-Americano graverà specialmente sull'Inghilterra, ed è ben giusto che su di essa ricada, poiché è frutto di quel cieco egoismo che la rende così spesso immemore, e talvolta incosciente di essere una nazione europea, e che ogni menomazio-

ne dell'Europa, si risolve presto o tardi in menomazione britannica.

Possa dal conflitto che siamo venuti esaminando emergere, come sintesi benefica a compenso dei danni prossimi e remoti, l'insegnamento che il *salus Europae suprema lex* dev'essere d'ora innanzi il segnacolo in vessillo di tutti gli Stati Europei.

D. BONAMICO



PARTE QUINTA

Domenico BONAMICO

IL CONFLITTO RUSSO-GIAPPONESE (1904 - 1905)



Ferruccio BOTTI

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

L'ultima guerra che precede quella mondiale 1914-1918; l'ultima guerra – dai connotati navali spiccati – commentata da D.B., dopo la quale egli mantiene, specie per la parte di interesse marittimo, il silenzio. Sono questi i due caratteri salienti dello scontro tra Russia e Giappone per il predominio nei mari dell'Oriente. Uno scontro tra un gigante apparente – l'Impero russo – e un nano altrettanto apparente, l'Impero giapponese.

D.B. affronta l'analisi del conflitto con il suo solito metodo, nel quale quelle che potrebbero apparire digressioni sulla situazione politico-sociale interna di ciascun contendente, sulla struttura ed efficienza dello Stato, sull'indole, il carattere le aspirazioni più profonde della popolazione, sui parametri geopolitici ecc. gli consentono, in realtà, di ovviare molto spesso all'indisponibilità di notizie fresche sugli avvenimenti e di dati sicuri sulla rispettiva efficienza militare. Ne deriva un affascinante gioco di previsioni nelle quali D.B. ha non di rado la mano felice, arrivando con l'intuito e con distaccate valutazioni dei pochi elementi disponibili là ove non sempre riescono ad arrivare i protagonisti e i responsabili della direzione strategica di ambedue le parti.

La contesa ha inizio dall'affitto da parte cinese alla Russia della base di Port-Arthur, da concessioni ferroviarie concesse dalla Cina alla Russia in Manciuria e dall'inizio di una penetrazione russa in Corea. Il Giappone teme di perdere i vantaggi acquisiti con la guerra contro la Cina di dieci anni prima e, intravedendo nell'espansione russa una minaccia, decide di affidare alle armi la decisione su chi deve avere la supremazia nei mari che circondano l'arcipelago giapponese. Quindi per il Giappone sono in gioco vitali interessi che richiedono fin dall'inizio una strategia terrestre e marittima offensiva, mentre le forze russe mantengono la difensiva strategica, con le forze navali di quel teatro suddivise tra Vladivostock e Port Arthur (ciò che rappresenta un elemento di debolezza che si farà sentire, più che un fattore di flessibilità).

Le ostilità hanno inizio l'8 febbraio 1904, con un attacco torpediniero giapponese di sorpresa alla flotta russa ancorata a Porth Arthur, nel quale sono danneggiate tre navi russe; contemporaneamente i giapponesi iniziano a sbarcare in Corea la loro 1º armata. Da febbraio a maggio essi tentano – con scarso successo – di imbottigliare la flotta russa nella base di Port Arthur affondando nel canale di entrata alcune navi mercantili e sbarcano nella penisola del Liao Tung, iniziando l'investimento da terra della stessa piazzaforte. Nello stesso periodo i russi perdono per urto contro una mina la corazzata Petropavlosk, danno doppio perché su di essa trova la morte il nuovo comandante della flotta in Estremo Oriente, il valente ammiraglio e scrittore navale Makaroff. Anche i giapponesi, sempre per mine, perdono due corazzate.

Per alleggerire la situazione delle forze russe assediate da terra e dal mare a Porth Arthur e riacquistare libertà di manovra in campo navale, ai primi di agosto 1904 il governo russo ordina al vice-ammiraglio Witeft, successore di Makaroff nel comando della flotta russa della base di Porth Arthur, di prendere il mare per raggiungere Vladivostok. Nella battaglia navale dello Shantung (10 agosto 1904) la squadra di Witeft è intercettata da quella giapponese e sconfitta con gravi perdite; le navi superstiti rientrano a Porth Arthur o sono internate nei porti cinesi. La sconfitta navale russa del 10 agosto è seguita da quella del 14 agosto nel Mar del Giappone, dove 4 incrociatori corazzati giapponesi affrontano 3 incrociatori corazzati russi usciti da Vladivostock per appoggiare il tentativo di Witeft del 10 agosto, affondandone uno e costringendo gli altri a rientrare alla base.

Per rinforzare le forze navali russe impegnate in Estremo Oriente il Governo russo ordina fin dalla primavera 1904 di approntare nel Baltico una flotta al comando dell'ammiraglio Rojestvensky, che parte dal porto di Libau il 14 ottobre 1904 con il compito di raggiungere Port Arthur, compiendo un viaggio interminabile ed epico rimasto nella storia. Questa base però il 2 gennaio 1905 cade, rendendo inevitabile per la flotta russa del Baltico, che intanto si sta avvicinando, dirigere su Vladivostock. Questa base è più lontana di Port Arthur e molto difficile da raggiungere perché per approdare alla nuova meta, la flotta di Rojestvensky è costretta a passare per i mari che circondano l'arcipelago nipponico, ove domina la flotta giapponese favorita dalla vicinanza delle basi. Dopo un mese di sosta in Indocina, il 14 maggio 1905 la flotta russa salpa per raggiungere Vladivostock.

La battaglia decisiva, vicino all'isola di Tsushima, avviene il 27 maggio 1905. Sulla flotta russa che risente del lungo viaggio ha la meglio quella giapponese al comando dell'ammiraglio Togo, grazie alla maggiore velocità, al miglior addestramento degli equipaggi, al miglior rendimento delle artiglierie e al più redditizio impiego delle torpediniere. A distanza di tre mesi dalla battaglia, il 5 settembre 1905 viene firmata la pace, che assicura al Giappone – tra l'altro – il possesso della base di Port Arthur e il controllo della Corea.

Il commento di D.B. alla guerra può essere suddiviso in tre parti, tra di loro intercomunicanti: a) la puntualizzazione - in diretta polemica con Mahan - di taluni contenuti teorici della strategia; b) l'inquadramento geopolitico e geostrategico degli avvenimenti; c) gli aspetti più propriamente operativi (terrestri e navali) del conflitto e i relativi ammaestramenti (con particolare riguardo a quelli navali, sui quali D.B. non sempre concorda con Mahan).

Mahan considera la preparazione politica come parte integrante della strategia militare; per D.B. invece essa è cosa complessa riguardante piuttosto la scienza di Stato, e va distinta dalla preparazione militare vera e propria, che pure ne è conseguenza ed è ad essa connessa. Sotto questo profilo, non vi può essere una cattiva preparazione politica e una buona preparazione militare, o viceversa.

Fin dai primi mesi del 1904, quando le carte sono ancora tutte da giocare, D.B. indica in Port Arthur la chiave strategica e la ragione del conflitto, intuendo inoltre le difficoltà logistiche della Russia, che impediscono a quel potente Impero di concentrare e alimentare le sue pur ingenti forze terrestri a un'estremità del suo territo-

rio, servita dalla sola ferrovia transiberiana. Quest'ultima diventa così la seconda chiave del conflitto: la terza è la conquista e il mantenimento da parte di ambedue i contendenti del dominio del mare.

D.B. dimostra fin dall'inizio della guerra la convenienza per il Giappone di adottare una strategia offensiva e ben intuisce i vantaggi che la posizione geostrategica dell'arcipelago giapponese - con basi molto vicine al teatro d'operazioni e nessun pericolo di invasione del territorio nazionale - offre alla flotta validamente comandata dall'ammiraglio Togo, dalla quale dipende l'esito e l'alimentazione degli sbarchi giapponesi. Al tempo stesso, D.B. fin dal marzo 1904 critica severamente la preparazione militare della Russia, che anziché concentrare e approntare ancor prima dell'inizio del conflitto la sua flotta la mantiene dannosamente ripartita in cinque basi europee e asiatiche: «fu questo il massimo errore commesso dalla Russia...» In tal modo, la flotta russa si lascia sfuggire la possibilità di realizzare sulla flotta giapponese una preponderanza iniziale tale, da costringere i Giapponesi ad una difensiva strategica e ad indugiare l'offensiva territoriale». Tutto questo è in sostanza dovuto, secondo D.B., alla mancata comprensione da parte russa della importanza del dominio del mare, dalla quale deriva la cattiva condotta politico-militare del conflitto, che porterà alla sconfitta.

Un altro aspetto importante della critica di D.B. riguarda il ruolo della flotta del Baltico, che fin dalla sua partenza è molto lontano dal sopravvalutare. Al contrario, nel dicembre 1904 esattamente intuisce le condizioni estremamente critiche nelle quali ormai si trovano le difese russe di Port Arthur (che cadrà, come si è visto, ai primi di gennaio 1905) e afferma che anche se la squadra del Baltico giungesse sul posto quando Port Arthur non è ancora caduta, non riuscirebbe a capovolgere la situazione e a riconquistare il dominio del mare. Anche ammesso che giunga in buone condizioni e riesca vittoriosa in uno scontro, essa non potrebbe riparare i danni e avere a disposizione una buona base d'operazione, quindi verrebbe presto o tardi sopraffatta dalla flotta nemica. Una volta caduta Port Arthur, la squadra del Baltico dovrebbe a suo giudizio sospendere il viaggio e evitare di sacrificarsi inutilmente, in tal modo rappresentando un'ottima carta da far pesare nelle trattative di pace: la superiorità qualitativa della flotta giapponese è infatti da lui esattamente

configurata e prevista.

Gli ammaestramenti di carattere navale che D.B. trae dall'intera guerra e dalla battaglia di Tsushima non denotano alcun «strappo» rispetto alle idee precedentemente espresse. Di essi meritano una sottolineatura i seguenti:

- «la forza morale e la solidità organica delle forze navali sono sempre i princi-

pali fattori della vittoria»;

 la preponderanza del cannone impiegato a grandi distanze, e in particolare dei medi calibri giapponesi – a tiro rapido e con ottimi strumenti di puntamento – rispetto ai grossi calibri russi;

– l'importanza della velocità, dato che «checché ne pensino Mahan e i suoi faki-

ri», essa assicura il massimo rendimento del cannone;

 l'efficienza nulla dimostrata dal rostro, anche se non ne può essere ancora escluso l'impiego;

 l'importanza delle torpediniere e del siluro anche nell'impiego diurno, che è il fatto nuovo della battaglia di Tsushima. Per contro, D.B. non si sente ancora di escludere categoricamente il siluro dall'armamento delle grandi navi; – il ruolo determinante della radiotelegrafia – usata per la prima volta in una battaglia navale – che consente a Togo di venire immediatamente a conoscenza della scoperta della flotta russa e di seguirne i movimenti. Anche se D.B. non lo dice, è l'impiego della radiotelegrafia - che anche la flotta russa possiede ma non utilizza per ordine di Rojestvensky - a facilitare grandemente a Togo l'applicazione della nuova tattica di «reparti speciali e indipendenti manovranti al conseguimento di un unico e comune obiettivo tattico prestabilito» della quale parla lo stesso D.B.¹:

– la scarsa importanza data da D.B. all'impiego delle mine, che pure causano severe perdite alle navi maggiori di ambedue i contendenti, e la sua constatazione

che i sommergibili non hanno avuto alcun peso.

L'ostinazione di D.B. nel non escludere il rostro e il siluro per le grandi navi non è giustificata; per il resto, la sua «linea» è assai equilibrata. Riconosce l'efficacia delle torpediniere contro le navi maggiori e definisce le corazzate e i grandi incrociatori «un ingombro e una preoccupazione» - in quel ristretto bacino di operazioni - per la difensiva strategica che dovrebbe attuare la flotta russa, ma è lungi dal sostenere (come i seguaci francesi della Jeune École² e, in Italia, il generale Dal Verme¹) che le vicende del conflitto hanno dimostrato la scarsa efficienza delle corazzate e il superiore rendimento degli incrociatori corazzati veloci.

Oltre che sull'importanza della velocità, D.B. dissente dai commenti di Mahan alla guerra' su altri punti importanti, a cominciare dall'effettivo pericolo delle torpediniere per le grandi navi: mentre per D.B. tale pericolo condiziona il rendimento di quest'ultime, secondo Mahan non esiste o quasi, perché «le grandi navi equipaggiate da personale che non perda la testa, soffriranno a lungo andare degli attacchi torpedinieri soltanto nella stessa misura in cui una forza militare qualsiasi soffre per altri incidenti della guerra». D.B. ha idee analoghe a quelle di Mahan sull'importanza del dominio del mare, della base di Port Arthur e degli sbarchi, ma l'approfondita valutazione delle operazioni terrestri che – diversamente da Mahan – è abituato a compiere, gli consente di stabilire che anche se giungesse sul posto quando Port Arthur resiste ancora, la flotta del Baltico non potrebbe capovolgere la situazione. Invece Mahan è più ottimista: ritiene che in questo caso il Giappone potrebbe perdere il dominio del mare, mentre la perdita della flotta del Baltico sarebbe sempre strategicamente utile alla Russia se un danno sufficiente potesse da essa essere parallelamente inflitto alla flotta giapponese.

Pur non avendo mai avuto il culto della battaglia decisiva tipico di tanti scrittori navali, D.B. apre il suo saggio del 1905 su Tsushima, con un giudizio lapidario: «la storia non ricorda un avvenimento navale che possa militarmente paragonarsi alla vittoria di Tsushima». Il vice-ammiraglio Marchese contesta però questa affer-

² «Rivista Marittima» 1904, Vol. III Fasc. III, pp. 376-379 e 1904, Vol. II Fasc. III pp. 701-703.

¹ Sull'importanza della radio a Tsushima e sul suo impiego dalle due parti Cfr. T. Devereux, *La guerra elettronica*, Varese, Sugarco 1993 pp. 63-74.

³ L. Dal Verme, *La battaglia di Tsushima*, «Nuova Antologia 1 settembre 1905, Vol. CCIII Fasc. 809°, pp. 111-132. Il Dal Verme rileva «l'assoluta inutilità dello sperone» e mette in rilievo che i Giapponesi nella battaglia avevano solo quattro corazzate, mentre ottennero un rendimento eccellente dai loro veloci incrociatori corazzati.

^{*}Rivista Marittima* 1904, Vol. II Fasc. III, pp. 699-700 e 1905, Vol. III Fasc. VIII-IX, pp. 470-471.

mazione, ritenendo la battaglia di Trafalgar tatticamente più significativa, e la figura di Nelson più grande di quella di Togo. E contesta inoltre che – come si deduce dalla descrizione di D.B. – le torpediniere giapponesi siano state impiegate anche di giorno. Nella replica al Marchesé D.B. ricorda che dal rapporto dell'ammiraglio Togo pubblicato dal Times si deduce che i cacciatorpediniere giapponesi effettuarono nel pomeriggio del 27 maggio due successivi attacchi torpedinieri contro la corazzata russa Suvorov. In quanto al paragone tra i due ammiragli vittoriosi a Trafalgar e Tsushima, secondo D.B. «il Nelson applicò, nella battaglia di Trafalgar, con maggiore risoluzione e successo un principio tattico già applicato dal Rodney contro De Grasse nella battaglia dei Santi del 12 aprile 1782, e largamente esplicato dal Clerck d'Eldin; mentre il Togo ideò ed esegui un concetto tattico nuovo, non prima intuito ed esplicato, sebbene se ne fosse già preveduta [dallo stesso - D.B. N.d.c] la sua futura attuazione».

Non c'è dubbio che nel commento alla battaglia di Tsushima – che è anche una sorta di testamento dello scrittore navale – D.B. riesce a fondere insieme fattori clausewitziani (come l'importanza della forza morale) e fattori jominiani legati alla valutazione dei vincoli geostrategici, del materiale ecc., senza far pendere troppo la bilancia in un senso o nell'altro. Accanto all'esemplare valutazione dei fattori geopolitici in gioco e alla ricerca delle connessioni tra operazioni terrestri e navali di ambedue i contendenti, è questa una preziosa eredità che D.B. lascia a chi, anche oggi, voglia valutare una guerra marittima nell'unico modo corretto ed equilibrato: inserendola organicamente nel quadro complessivo e valutando anche le interpretazioni di altri scrittori, senza ergersi a custode di verità assolute.

Ferruccio BOTTI

1

LA PREPARAZIONE ALLA GUERRA («Rivista Marittima» febbraio-marzo 1904)

L'esame compiuto nel precedente capitolo [omesso – N.d.c.] ha dimostrato: a) che l'indole generale del conflitto asiatico-europeo è insita nelle condizioni

dissimili delle civiltà e delle coscienze che debbono necessariamente compenetrarsi;

[°] C. Marchese, *A proposito della battaglia di Tsushima*, «Rivista Marittima» 1905, Vol. III Fasc. VIII, pp. 207-243. Sulle figure di Nelson e Togo si veda anche A.V. Vecchj, *Nelson e Togo*, "Nuova Antologia» 1° agosto 1905, Vol. CCII Fasc. 807°, pp. 455-464. Il Vecchj conclude l'articolo affermando che tra Nelson e Togo è possibile un raffronto ma non un parallelo, perche «la prospettiva istorica per i due grandi capitani è diversa. V'è un secolo di distanza tra i due piani». Tuttavia, «mi è già dato poter segnare che Nelson a due riprese fiaccò la Marina di Francia, Togo ha annientato di colpo la Marina di Russia». E nella vittoria di Tsushima vede «una lezione che non Togo impartisce a noi, ma il popolo del Giappone all'Italiano».

⁶ Lettera di D.B. alla «Rivista Marittima» 1905, Vol. IV Fasc. I, pp. 137-139.

b) che questa compenetrazione non può ottenersi con mezzi esclusivamente civili ed evangelici, e che per conseguenza alla sapiente cooperazione della spada e della croce è affidato il compito dell'Europa;

c) che tale cooperazione deve svilupparsi con procedimento adeguato alle dissi-

mili condizioni delle civiltà e delle coscienze che debbono compenetrarsi;

d) che i fenomeni politici ed economici che si vanno maturando non sono che le manifestazioni materiali del grande fenomeno spirituale ed intellettuale che è sostanza degli stati di coscienza e di civiltà;

e) che gli stati di coscienza più perfetti e le civiltà preponderanti tendono, per legge d'equilibrio, a modificare quelle inferiori con reciprocità d'induzione, propor-

zionale alla relativa efficienza.

Quale può essere la relativa efficienza degli Stati di civiltà e di coscienza delle tre nazioni che sono direttamente impegnate nell'attuale conflitto orientale?

Il valore relativo spirituale ed intellettuale della Cina, della Russia e del Giappone, giudicato filosoficamente secondo i criteri prevalenti in Europa ed indipendentemente dalla efficienza materiale della massa, è determinato da una superiorità della coscienza cinese sulla russa, e di questa su quella giapponese.

La civiltà cinese ha infatti raggiunto lo stadio metafisico-morale, nel quale ristagnò corrompendosi, dopo di avere superato lo stato teologico puro, senza potere

elevarsi allo stato scientifico cui assurse l'Europa.

La civiltà russa, che si integra principalmente dalla slava per debolezza ed eterogeneità degli altri elementi, è ancora tutta satura di teologia e di teocrazia, quasi incapace di comprendere come lo stadio metafisico non sia che transizione dalla coscienza teologica a quella scientifica.

La civiltà giapponese, filosoficamente considerata, è di gran lunga inferiore alle precedenti. Essa è tuttavia nella condizione eroica, essendosi appena infarinata di focismo metafisico ed ingualdrappata di chincaglierie scientifiche e politiche europee.

Queste stesse civiltà considerate invece in relazione alla loro efficienza militare, tenendo conto di tutti gli elementi che concorrono a costituirla, hanno valore relativo

in opposizione alla gradualità filosofica.

La coscienza giapponese è satura di guerriere virtù tanto individuali che nazionali, e fortemento integrata nei suoi elementi etnici ed eroici, non è perturbata né desintegrata da elementi religiosi, intellettuali e politici, si è armata alla europea rimanendo però essenzialmente feudale ed eroica.

La coscienza russa, che avrebbe nella preponderanza di quella slava una forte integrità militare, religiosa e politica, è però vulnerata e quasi dilaniata da forze che possono in talune eventualità divenire dissolventi. La donna ed il clero possono impedire per qualche tempo lo schianto delle energie dilaniatrici, ma se la vittoria sarà lungamente differita, se l'inganno politico divenisse sistema, se lo spirito di devozione e di rassegnazione ai decreti di Dio e dello Tzar si esaurisse... le catastrofi più terribili sconvolgerebbero forse l'Impero.

A parità di altre condizioni la coscienza russa, ed anche quella slava, sono militarmente assai meno solide e più facilmente desintegrabili di quella giapponese, che è la più integrata, nel simbolo imperiale e nella sostanzialità militare, fra tutte le coscienze mondiali, non escluse quelle dell'Inghilterra, e della Germania.

Lo stato di coscienza della Cina per la mancanza di coesione fra le atomicità, turbinanti *in gurgite vasto*, non può tendere che alla desintegrazione di tutti i poteri e di tutte le forze, col dissiparsi di quella tenue armonia intellettuale che è l'atmosfera cosmica della Cina.

Sebbene l'anarchia sia il fenomeno più probabile in cui deve risolversi lo stato di coscienza della Cina con grande menomazione dello Stato, pure non potrebbe escludersi che questa desintegrazione stessa acquisti, nella eccezionale situazione politica, una grande efficienza militare.

Il valore relativo delle tre coscienze, militarmente considerato, si concreta in una grande preponderanza della coscienza eroica giappponese su quella teocratica della Russia, e di questa su quella pseudometafisica della Cina, e non vi può essere dubbio che, a parità di tutte le altre condizioni di efficienza del potere combattente, la preponderanza del Giappone sulla Russia e di questa sulla Cina sarebbe risolutiva.

Importa quindi esaminare anzitutto se questa relatività di efficienza combattente possa, e fino a quale grado, essere modificata dagli altri elementi da cui principalmente deriva.

Questi elementi si possono dividere in due classi:

- a) quelli che sono indipendenti dal Governo ed insiti stabilmente nella nazione;
- b) quelli che dipendono direttamente dalla iniziativa e preveggenza del Governo.

I primi sono principalmente dipendenti dalle caratteristiche della massa fisica della nazione, mentre i secondi derivano principalmente dalla indole del Governo e dello Stato.

Le caratteristiche fisiche della massa, quantità e qualità, sono in relatività opposta od inversa a quella risultante dal valore militare della coscienza.

È supefluo procedere ad una analisi di questi elementi e si può con sicurezza affermare che, quantitativamente e qualitativamente, la massa fisica stabilisce una grande preponderanza della Cina sulla Russia e di questa sul Giappone, ciò che potrebbe modificare non poco la efficienza risultante, se tutta questa massa, che sta nel rapporto di circa 9 a 3 ad 1, per la Cina, la Russia ed il Giappone, potesse essere militarmente utilizzata per la guerra.

Tralasciando di occuparci della Cina, la cui grande massa non può venire utilizzata che in minima parte e non potrebbe entrare in azione senza creare grandi complicazioni politiche che modificherebbero radicalmente la situazione generale di cui ci occupiamo, parrebbe potere affermare che, nella situazione presente, la grande preponderanza della massa fisica della Russia non possa essere che parzialmente utilizzata, mentre quella del Giappone potrebbe esserlo interamente.

Quanta parte della potenzialità militare della massa russa può essere, nel limite di tempo di questa campagna di guerra, utilizzata effettivamente nel teatro d'operazione orientale?

È assai probabile che la Russia trovi difficoltà insuperabili alla utilizzazione di forze che possano riuscire risolutivamente preponderanti, ed in tale caso la grande prevalenza della sua massa fisica non avrebbe alcuna efficienza nel conflitto, e servirebbe solo a creare illusioni che si risolverebbero in disinganni, e forse in gravi perturbazioni dello Stato.

Questo apprezzamento è però un criterio sintetico del quale non si può rendere ragione senza esaminare gli elementi dai quali esso deriva, che sono appunto quelli della seconda classe sopraccennata, riguardanti l'iniziativa e la preveggenza del Governo.

Questi elementi, che modificano il valore relativo delle masse fisiche direttamente utilizzabili durante la presente guerra, sono essenzialmente politici e militari e sono insiti nella preparazione alla guerra, la quale si può distinguere, per ragioni di procedura, in

> preparazione politica; preparazione dei teatri d'operazione; preparazione delle armate; preparazione degli eserciti.

L'esame di queste distinte modalità della preparazione bellica consentirà di formulare, con qualche approssimazione, il valore relativo della efficienza complessiva di tutti gli elementi che concorrono a costituire la potenzialità effettiva dei belligeranti.

LA PREPARAZIONE POLITICA. – Il Mahan¹ considera la preparazione politica come parte integrante dalla strategia militare, ma parrebbe più conveniente, per ragione teorica, considerarla parte integrale della *Scienza di Stato*.

+ * *

In questo concetto convengono non solo tutti gli scrittori militari di maggior grido, ma benanco i moderni trattatisti navali, fra cui primeggiano: Douglas, Grivel, Colomb, Freemantle, Wilkinson, Wilson, Laird Clowes, Callwell, Lewal, La Gravière, De Gueydon, Aube, Vignot, Fontin, Montechant, Fournier, Semekin, Makaroff, Attlmayer, Labrès, Pluddemann, Moraes, Andujar, Grillo, Gavotti, Baggio, Bollati, Sechi, Bernotti.... onde crediamo che teoricamente la preparazione politica, o la strategia politica se così piacesse chiamarla, sia dottrina distinta da quella militare, perché si esplica in diversa ambiente, da personalità che, pure avendo, o dovendo avere un'alta coltura omogenea, sono però specializzate nel tecnicismo.

Benché tale distinzione possa parere accademica, pure essa è importante per il nostro studio, poiché segna chiaramente dove finisce la preparazione politica e dove comincia quella militare.

La grande complessità delle situazioni politiche moderne, che prendono nei loro ingranaggi tutti gli interessi mondiali, implica una preparazione politica quasi mondiale.

Il problema, che debbono oggi risolvere gli uomini di Stato, è immensamente più vasto e difficile di quelli che dovettero risolvere i loro predecessori, ed esige quindi lungo studio e continuità di lavoro, ciò che è purtroppo incompatibile colla instabilità degli attuali governi e colle sentimentali utopie della pubblica opinione.

L'impreparazione alla guerra è quindi, dal più al meno, una caratteristica di tutti gli Stati moderni, cui manca una forte e sapiente direttività.

Siccome però in tutte le cose di questo mondo, specialmente se militari, è quistione di relatività, procureremo di determinare, per quanto lo consente la

¹ A.T. Mahan, *The influence of sea power* - Vol. I (Nota di D.B.).

segretezza delle pratiche diplomatiche, il valore relativo della preparazione politi-

ca dei belligeranti.

Le origini del presente conflitto si possono fare risalire al trattato di Simonoseshi – 17 aprile 1895 – in virtù del quale il Giappone acquistava una situazione privilegiata, che gli consentiva di sviluppare una energica influenza tanto in Corea che nella Cina; ciò che stabiliva un precedente poco gradito alle grandi Potenze europee, le quali si accordarono per ristabilire lo *statu quo ante bello* costringendo il Giappone a retrocedere alla Cina le provincie che si era annesse per diritto di guerra. Russia, Germania, Francia si accordarono fra loro e colla Cina per la spogliazione del Giappone e l'Inghilterra, per non rimanere a bocca asciutta, occupò Wei-hai-Wei, fingendo un contratto temporaneo di locazione.

Questa spogliazione compiutasi nel 1898 diveniva l'origine morale e materiale

del futuro conflitto.

Il Giappone vittorioso ed eroico, l'Heroic Japan,² non poteva rassegnarsi a tanta umiliazione, e da quell'ora tutta l'anima sua si condensò nel desiderio e nella preparazione del futuro conflitto.

L'indennità di guerra ed i compensi per la cossione del Liao-Thung e del Schan-Thung furono impiegati per la ricostruzione della flotta, il raddoppiamento dell'esercito e l'ordinamento difensivo dello Stato; e la nazione non indietreggiò dinanzi a sacrifizi colossali, che parrebbero demenza più che saggezza nazionale.

Il determinante morale era poi sovraeccitato senza tregua dal febbrile lavorio della Russia in Port-Arthur, onde crearsi il formidabile strumento del suo futuro domi-

nio militare in Oriente.

Senza Port-Arthur e le sue adiacenze, delle quali però la Russia non si seppe valere, il dominio navale non poteva esistere, ma Port-Arthur senza il Liao-Thung e questo senza la Manciuria erano elementi disgregati, che bisognava integrare colla occupazione militare.

. Ciò che per l'Inghilterra sarebbe stato superfluo e dannoso era invece indispen-

sabile alla Russia per l'esercizio del suo dominio coloniale.

Port-Arthur è quindi la sintesi del problema militare perché concreta in sé stesso le ragioni di dominio navale, territoriale e politico della regione cino-russa-mancese.

Era quindi facile prevedere che Port-Arthur sarebbe divenuto il simbolo materiale della rivincita giapponese; ed infatti, appena avvenuto il patto di spogliazione, io concludevo il mio studio sulla guerra cino-giapponese col seguente giudizio, che trascrivo dal testo:

«Il Giappone ha quindi saggiamente operato retrocedendo alla Cina, contro un cospicuo compenso, facendo bonne mine au mauvais jeu della Francia, della Germania e della Russia, la parte settentrionale del Liao-Thung, assegnatole dal trattato di Simonoseshi ma è forse assai dubbio se abbia fatto ugualmente bene a cedere anche l'estrema parte meridionale della penisola, costituita dal promontorio Shan-tung e comprendente Port-Arthur, Kinchow e Talien-bay, la quale era facilmente salvaguar-dabile, per mezzo di un forte potere navale, contro le rivendicazioni della Cina, anche se spalleggiata da qualche potenza europea.

² Eastlake and Yamada, *History of the war between China and Japan*, 1897 (Nota di D.B.).

«Il Giappone, cedendo quella grande Gibilterra dominante il Pecile, si è privato di un grande elemento di dominio militare e politico, e siccome, per insufficienza militare della Cina, tutta la penisola verrà probabilmente occupata da qualche potenza europea, così il Giappone si troverà in avvenire di fronte ad una situazione più complicata e difficile».

Non occorreva certamente essere profeti per intuire, nella spogliazione che chiameremo di Port-Arthur, la ragione materiale dei futuri conflitti e la sintesi della situazione politica.

La presente situazione in Oriente è infatti determinata da tutti gli obiettivi politico-militari che si coordinano intorno al possesso di Port-Arthur.

Questi obiettivi, che si vennero dopo il 1898 successivamente affermando sono:

- 1°) la preponderanza della influenza russa oppure di quella giapponese in tutto l'Estremo Oriente;
- 2º) l'occupazione della Manciuria e del Liao-tung, compiutasi per usurpazione dalla Russia e per imbroglio del Ministro Li-Chung-Ciang e della imperatrice madre Ze-Tsi, con menomazione della sovranità della Cina, riconosciuta dalle Potenze e sancita dai trattati;
- 3°) l'indipendenza e la integrità della Cina e della Corea, per preservarle dalle voracità altrui a vantaggio di ciascuna delle Potenze cointeressate.

È superfluo specificare le ragioni per le quali la Russia ed il Giappone non possono e non vogliono rinunciare a queste obiettività che sono grandi elementi del loro avvenire, ed importa invece esaminare con quanta saggezza e solerzia abbiano provveduto alla preparazione diplomatica indispensabile al conseguimento dei loro obiettivi politici.

Il Giappone non avrebbe mai potuto conseguire questi obiettivi politici senza la possibilità di affermarsi col potere militare, e di trasferire in Corea, in Manciuria, nella Cina i suoi eserciti, ciò che sarebbe stato sempre problematico e pericoloso senza una grande sicurezza marittima.

L'appoggio materiale o morale delle potenze navali gli era quindi indispensabile, ed imitando gli Stati Uniti d'America concluse nel 1902, non solo un compromesso, ma un vero trattato d'alleanza colla Inghilterra, ciò che indirettamente gli propiziava i buoni uffici della transpacifica Unione.

Questa solidarietà politica, solidamente fondata sugli interessi vitali, tanto politici che economici, della trinità navale, assicurava al Giappone l'integrità nazionale; l'indipendenza dello Stato; la possibilità dell'offensiva territoriale, più o meno guarantita dal contrastabile e conseguibile dominio del mare; la salvezza dell'esercito in caso di grandi rovesci; le risorse di tutto il mondo ed il denaro sonante ed il credito per utilizzarle nella guerra.

L'Inghilterra e l'Unione non avrebbero lesinato i dollari e le sterline, e la guerra sarebbe stata la cuccagna di tutta l'industria marittima, non esclusi i suoi cavalieri, che già disertano l'Occidente per portare la candida civiltà fra le stirpi giallute.

La *triplice navale* soddisfaceva alle maggiori esigenze delle situazione politica, e la nazione giapponese la coltivò con grand'arte facendosi ancella, scolara e clientessa delle mercantesse anglo-sassoni.

Non minore finezza diplomatica ha spiegato il Giappone per guadagnarsi le simpatie delle Corti e delle popolazioni europee, per modo che la sua preparazione politica può considerarsi quasi perfetta.

La Russia, troppo fidente nella sua potenza, troppo sdegnosa della sopraggiunta rivale, troppo lenta nella sua procedura.... non seppe rendersi ragione delle grandi difficoltà che avrebbero ostacolato il conseguimento dei suoi obiettivi politici.

La sua alleanza colla Francia non poteva avere influenza diretta sulla situazione orientale in caso di guerra. Poteva invece giovarle indirettamente per escludere complicazioni politiche, per isolare il conflitto, per fare pressione sulla Cina, ma sopratutto per aiutarla coi prestiti e col credito a sostenere le spese di una guerra che doveva costarle più del doppio di quanto poteva costare al Giappone.

La Francia si era sempre mostrata volonterosa, per ragioni che è superfluo ricordare, a versare nelle tasche dell'alleata i suoi miliardi, e non era da dubitarsi che si sarebbe assunto il fardello finanziario, elevando ad una ventina di miliardi i suoi tito-

li di benemerenza.

Il problema finanziario era quindi provvisoriamente risolto, se ed in quanto era guarantito dalla vittoria finale, nella quale si aveva o si ostentava di avere completa fiducia.

Fu questa cieca fiducia che non permise alla Russia di prendere in considerazione l'ipotesi di una *debacle*, che non deve mai essere esclusa dallo studio politico-militare

di qualsiasi guerra, e di guarantirsi seriamente da tale pericolo.

Il pericolo era invece evidente, poiché il teatro d'operazione della Manciuria, del Liao-Tung e della Corea, nel quale si concentravano tutti gli obiettivi politici, poteva essere completamente isolato e gli eserciti tagliati fuori, senza alcuna altra via di scampo dalla loro base d'operazione situata a 7000 chilometri dal teatro della guerra.

Questa grave minaccia non poteva e doveva essere esclusa politicamente, non potendosi avere certezza matematica di escluderla militamente, ed i mezzi non mancavano; ma richiedevano una lunga preparazione; una risoluta rinuncia a metodi e sistemi politici e coloniali che sono l'essenza dello Stato; un indirizzo politico generale che lo stato della coscienza slava, come vedemmo, non poteva consentire.

Nella imminenza di un conflitto non si possono cambiare le direttrici di un grande Impero, e quindi l'impreparazione politica della Russia è piuttosto derivante dalla

inerzia dell'Impero anziché da gravi errori dell'attuale Governo.

Date queste condizioni fondamentali dell'Impero, senza escludere la possibilità di qualche cointelligenza colla Cina di assai dubbio ed effimero valore, la preparazione politica doveva principalmente tendere ad isolare il conflitto.

Siccome questo era pure il desiderio del Giappone, il quale si stimava capace di affrontare da solo il colosso moscovita, così la diplomazia non ebbe troppo da fati-

carsi per raggiungere questo scopo.

La preparazione politica alla guerra fu quale poteva essere, e quale era consentita dalla indole continentale dell'Impero e dalla stabilità del suo organismo; corrispondente quindi alle condizioni generali, ma non a quella speciale della situazione in Oriente.

Il desiderio dei due belligeranti di mantenere isolato il conflitto poteva però naufragare nel mare magno delle complicazioni imprevedibili, ed in tale caso quale sarebbe stata l'efficienza relativa delle preparazioni politiche?

Le trattative diplomatiche che si svolsero dal 12 agosto 1903 al 5 febbraio 1904, in una serie di note e contronote, l'ultima delle quali non venne consegnata al Giappone, ed alle quali presero parte indiretta le cancellerie delle grandi Potenze, hanno rivelato l'orientamento probabile della politica estera in caso di complicazioni mondiali.

Quest'orientamento, conseguenza dei grandi interessi nazionali, ha accentuato una tendenza che si era già accennata durante il conflitto ispano-americano e nell'intervento europeo del 1900 nella Cina, quella cioè di una coalizione delle Potenze marittime contro quelle continentali.

Troppo lungo sarebbe indagare le origini e le ragioni di tale dualismo, ma importa moltissimo accertare la realtà di questa divergenza, per le gravi sue influenze sulle future situazioni mondiali.

Egli è certo che l'Inghilterra e l'Unione favoreggiano il Giappone contro la Russia, e l'avrebbero ugualmente assistito in una guerra contro la Francia; mentre la Germania, l'Austria e la Francia simpatizzano per la Russia, colla quale si renderebbero solidali in caso di complicazioni politiche mondiali, ad onta di non piccole divergenze delle loro speciali aspirazioni.

Le nazioni anfibie, che sono ad un tempo marittime e continentali, come la Spagna, l'Italia, la Turchia... non hanno manifestato una decisiva tendenza per una delle due parti, e piegano a seconda del vento che spira, preoccupandosi di equilibrarsi, per trarre qualche eventuale vantaggio spicciolo, di scarso peso nella bilancia e mondiale.

È assai probabile che questo dualismo, collo sviluppo del conflitto delle due civiltà, si vada sempre più determinando, e se si potranno evitare le guerre colossali, non sarà forse possibile impedire un terribile conflitto economico-commerciale fra le nazioni continentali che posseggono la base della produzione, e quelle marittime che sono costrette a sfruttarla.

Questo dualismo non è per ora che embrionale, rimanendo tuttavia mascherato dalle antiche gualdrappe della politica europea, essenzialmente continentale, ma nulla esclude che possa fare la sua prima prova nelle possibili complicazioni che minacciano la presente situazione politica.

In tale ipotesi la preparazione giapponese corrisponderebbe perfettamente alla nuova situazione mondiale, mentre la Russia, per avere troppo sdegnato il Giappone e negletta la Cina, potrebbe trovarsi nella condizione di dovere rinunziare, forse per lungo tempo, alle sue aspirazioni di dominio orientale.

Concludendo, parrebbe potere affermare che la politica del Giappone è perfettamente in armonia colla sua situazione presente e futura; mentre la Russia per molte causalità, derivanti dalla indole dell'Impero, non comprende e difficilmente comprenderà le nuove condizioni politiche derivanti dalle sue obiettività nell'Asia orientale, ciò che esclude una buona preparazione politica alla guerra.

LA PREPARAZIONE DEL TEATRO DELLE OPERAZIONI. – La saggezza della preparazione politica è l'indice maggiore di una buona preparazione militare.

Le due funzioni sono quasi sempre reciproche, nei limiti di ciò che è consentito dai mezzi e dall'ambiente.

La buona preparazione politica del Giappone lascia presupporre una preparazione militare adeguata allo scopo.

La preparazione militare non potrebbe con qualche approssimazione valutarsi, se non venisse successivamente analizzata nelle principali sue modalità, che riguardano il teatro delle operazioni, le forze mobili navali e quelli territoriali; per potere poi concretare un giudizio sintetico della efficienza relativa dei belligeranti.

La preparazione del teatro della guerra riguarda specialmente la rete logistica; l'ordinamento difensivo, marittimo e territoriale; la protezione della città e la creazione dell'industria militare.

Il Giappone in meno di trent'anni creò una rete ferroviaria, a complemento di quella stradale, che soddisfa alle maggiori esigenze militari e commerciali sebbene a scartamento ridotto ed a semplice binario.

La disposizione geografica delle isole, se si esclude quella nordica di Yesso, favorisce la concentrazione della potenza militare nella zona più vitale che è quella del Mare interno fra Nippon, Shikoiu e Kiushiu.

Questa rete ferroviaria longitudinale e trasversale ha però il grave difetto, analogo a quello della rete italiana, di svilupparsi in grandissima parte lungo il litorale e sotto il dominio del tiro navale.

Questa condizione litoranea, imposta dalla struttura orografica, se per l'Italia costituisce una grande imperfezione ed un grave pericolo per la mobilitazione dell'esercito ed il suo impiego difensivo peninsulare, non ha per il Giappone così grande importanza anche nella ipotesi che il nemico avesse conseguito il dominio del mare, per la preponderanza del teatro di guerra meridionale su quello centrale e di questo su quello settentrionale.

La sicurezza logistica nel teatro meridionale, ed anche in quello centrale, è guarantita, tanto per gli spostamenti longitudinali quanto per quelli trasversali, dalle ferrovie interne e dai piroscafi in modo più che sufficiente alle maggiori esigenze strategiche di un fortissimo esercito.

L'ordinamento difensivo dello Stato non poté, per deficienza di tempo e di denaro, essere completato, ma si trova però in tali condizioni da fare fronte alle minacce di una grande offensiva, colla massima probabilità di successo.

I criteri fondamentali, che presiedettero all'ordinamento difensivo, furono:

- 1°) la flotta è il fattore principale, come in Inghilterra, della difesa dello Stato;
- 2°) la difesa della costiera e delle città marittime è affidata esclusivamente alla flotta;
- 3°) la difesa interna, nella ipotesi di grandi invasioni marittime, deve essere mobile ed appoggiarsi alle basi d'operazione, che furono, nei vari teatri insulari, allestite nei punti strategici della costiera;

4°) nessuna piazzaforte o campo trincerato interno è necessario per la difesa ter-

ritoriale, data la struttura geografica ed orografica delle isole principali;

5°) creare nel mare interno la grande base d'operazione dell'esercito e della flotta, accumulandovi le maggiori risorse e chiudendone con fortificazioni le entrate;

6°) proteggere con difese l'entrata al golfo di Tokio e di Nagasaki, per assicurare la Capitale ed il massimo emporio commerciale, da qualunque offensiva navale;

7°) coprire gli arsenali marittimi, che non si trovano nel mare interno e nel golfo di Tokio.

In base a tali criteri la preparazione del teatro di guerra comprende:

- a) la piazza di Hakodate, che sbarra lo Stretto di Tsugaru fra Nippon e Yesso;
- b) la piazza di Tokamatsu, nell'isoletta omonima, che sbarra l'accesso al mare interno fra Nippon e Sikoiu;
- c) la piazza, tuttavia embrionale, di Oita, che sbarra il passo sud-est fra Kiu-Siu e Sikoiu:
- d) la piazza di Simonoseshi-Mori, che sbarra il passo sud-ovest fra Nippon e Kiusiu;

e) le piazze, ancora incomplete, di Sasebo e Maizura, che coprono gli omonimi arsenali;

f) la piazza di Yokosuka, che chiude l'entrata al golfo di Tokio, e copre l'arsenale marittimo.

Benché la preparazione di queste piazze sia incompleta, pure esse sono più che sufficienti per coprire i punti più vitali del paese e consentire alla difesa ad oltranza contro qualunque nazione, non escluse l'Inghilterra e la Russia, se questa avesse conseguito il dominio del mare.

Sette piazze, di cui quelle di Sasebo e Muizura sono forse superflue, costituiscono tutto l'ordinamento difensivo di un grande Stato, e questa grande semplicità ed economia deriva dalla struttura geografica e topografica, che consente di condensare in un unico teatro, intorno ad un mare interno, nelle condizioni più propizie di tutto il mondo, la difesa marittima e territoriale dello Stato.

Gli arsenali di 1ª classe di Yokosuka e di Kure, quelli di 2ª classe di Sasebo, Maizura, Hakodate, cui sono complemento una dozzina di cantieri privati, quasi tutti invulnerabili dal mare, costituiscono un organismo di costruzione e di riparazione più che sufficiente a soddisfare le esigenze di una grande guerra, potendo disporre di una ventina di bacini di carenaggio, fra fissi e galleggianti, dei quali cinque o sei capaci di ricevere le più grandi corazzate.

Quando si consideri che anche il blocco navale operato da una grande Potenza, esclusa nemmeno l'Inghilterra, non potrebbe mai impedire efficacemente i soccorsi ed il contrabbando di guerra per l'impossibilità di bloccare tutta la costiera giapponese, se ne deve concludere che la natura, l'arte, e la preveggenza degli uomini hanno fatto del Giappone una fortissima regione vulnerabile soltanto nella sua parte settentrionale, costituita dall'isola Yesso e nella appendice meridionale, costituita da Formosa e dalle isole Pescadores.

Il Giappone non si è già preoccupato, come l'Italia, di difendere localmente i suoi porti mercantili, le città marittime e la sua immensa costiera, ma bensì di preparare alla flotta la grande base d'operazione ed i mezzi che ne assicurano l'azione difensiva ed offensiva; onde, spendendo relativamente poco, ha portato quasi a compimento il più perfetto ordinamento difensivo, tanto marittimo che territoriale, del mondo.

La preparazione dei teatri della guerra per opera dei Russi, ad onta di una febbrile attività, si trova ancora allo stato embrionale.

Il teatro principale della guerra, data la situazione orientale, era costituito da tutta la vasta regione della Manciuria colla appendice del Liao-tung, che costituiscono un unico teatro d'operazioni circoscritto a settentrione dalla ferrovia Charbin-Vladivostock; a levante dal Pacifico; a mezzodì dal confine coreano e Mare Giallo; a ponente dalla linea ferroviaria Niu-Chuang, Mukden, Chaarbin parzialmente coperta dal Liao-ho verso la Cina.

Questo grande teatro, la cui superficie supera quella dell'Italia e ragguaglia quasi quella della Francia, è militarmente imperfettissimo, perché le frontiere non sono coperte da grandi ostacoli montani o fluviali; non ha nel suo interno elementi disgiuntivi di primo ordine, quali sarebbero l'Appennino ed il Po; ed ha invece menomata, dalla Corea che lo separa, l'unità del teatro delle operazioni navali.

Questi grandi difetti non possono essere compensati che dalla forza mobile e dai mezzi strategici e tattici, che permettono di utilizzarla.

La rete ferroviaria Mancese e quella del Liao-tung di 2000 chilometri circa, in gran parte ancora incompleta, è insufficientissima alle esigenze strategiche di una grande guerra, ed è soggetta a gravi minacce distruttive per opera dei ribelli mancesi e delle bande cino-giapponesi nel suo tronco fra Niu-Chuang e Mukden.

Questa rete ferroviaria Mancese è poi dipendente per tutti i servizi militari dalla linea transiberiana, la quale da Karbin a Mosca si sviluppa come nastrino esile di 7000 chilometri attraverso a regioni misere, senza risorse, con interruzione del lago Baikal, sempre minacciata dalla inclemenza del clima, dagli accidenti, e, forsanco, dalle insidie dei malviventi e dei malevolenti.

Dato dunque, e non concesso, che questa linea a semplice binario, male costruita, deficiente di mezzi ferroviari, possa alla meglio funzionare, e che l'interruzione del Baikal, ove scarseggiano i vapori di transito e le officine, non riduca ad una quantità insignificante il transito ordinario quotidiano, si può al massimo sperare, di poter sopperire alle più urgenti necessità delle truppe e del personale russo, che trovasi attualmente in Manciuria.

Fra qualche mese, nella buona stagione, coi provvedimenti che si potranno escogitare, si potrà forse ottenere un reddimento ferroviario maggiore; ma crescendo la massa delle truppe cresceranno le esigenze della esistenza e dei servizi militari, onde la prudenza consiglia di non affidare alla transiberiana un compito cui non petesse sopperire, con grande minaccia per l'esistenza del personale militare e civile, che da quella linea deve dipendere.

La preparazione logistica fu quindi inadeguata, ad onta di tutti gli sforzi, non solo alle esigenze strategiche, ma benanche a quella della esistenza.

L'ordinamento difensivo non fu meno incompleto ed imperfetto.

Esso è costituito dalle due piazze marittime di Vladivostok e di Port-Arthur, che si trovano a 1500 chilometri di distanza ferroviaria ed a 2000 chilometri di distanza per mare.

Alcuni fortini lungo la ferrovia, per appoggio alle truppe di vigilanza, costituiscono tutto il sistema difensivo territoriale.

Le linee del Yalu e Liao-ho erano indifese, e nessuna piazza forte a campo trincerato era stata allestita, e forse nemmeno disegnata per raccogliere gli eserciti in caso di grandi disastri.

La Russia aveva fatto prodigi, e non aveva lesinati nella Manciuria i miliardi della Francia; ma il compito era troppo colossale, ed il Giappone troppo avveduto per non accorgersi che stava per scoccare l'ora a partire dalla quale il valore relativo del tempo tornava sempre più vantaggioso alla Russia.

Se l'impreparazione logistica e territoriale è fino ad un certo punto giustificabile, dato che lo Tzar non è che il vicario di Domenedio, nom parrebbe però ugualmente giustificabile l'impreparazione marittima.

L'interposizione geografica della Corea spezzava militarmente l'unità del teatro d'operazione navale.

Due teatri d'operazione distinti, col nemico afforzato e preponderante nel punto di disgiunzione, non erano giustificabili, data la impossibilità di manovrare con sicurezza di concentramenti eventuali, o con sicurezza di singolare offensiva contro obiettivi speciali.

Era quindi saggio rinunciare ad operazioni manovrate in un teatro per concentrare tutta l'azione navale nel teatro principale.

Il bacino del Mare Giallo, già dominato dalla piazza di Port-Arthur, doveva essere preparato per la difesa manovrata, in caso che non fosse possibile assumere l'offensiva e conquistare di slancio il dominio del mare.

Port-Arthur, benché convenientemente situato per la difesa strategica, non riuni-

sce le qualità tattiche di una buona base d'operazione navale.

Anche quando fosse stato possibile portare a compimento il piano regolatore della piazza, con grandi escavazioni nel bacino occidentale, nel canale d'entrata ed alla imboccatura, la forza navale non si sarebbe mai sentita libera e sicura di operare a piacimento, e l'arsenale avrebbe intensificate le occasioni dell'indugio e dell'inerzia.

Port-Arthur era un ottima piazza territoriale e marittima per dominare il Mare Giallo ed il Liao-tung, ma doveva rimanere piazza di rifornimento, di riparazione, di rifugio, e non divenire la base d'operazione dell'armata.

Questa base navale, per eccezionale ventura, trovavasi a 60 miglia da Port-Arthur nelle isole Elliot.

Quale più grande ventura!

Una formidabile piazza ed un'ottima base di manovra quasi a distanza di tiro considerando che le insenature di Dalny e di Talien-bay tendevano loro le braccia.

L'antico modi d'intendere la guerra marittima, così radicato tuttavia anche in Italia, non permise ai Russi di comprendere l'utilità grandissima che essi potevano trarre dall'arcipelago delle Elliot: ma ben la comprenderanno i Giapponesi se dovranno in avvenire contrastare ancora ai russi il dominio del Mar Giallo.

Port-Arthur e le Elliot costituiscono, date le condizioni topografiche, un sistema militare di gran lunga superiore a quello di Pola e Fasana degli Austriaci, e se la squadra dello Stark avesse saputo giovarsene e provvedere per tempo, poteva trarne vantaggi assai maggiori di quelli che il Tegethoff poteva trarre da quella di Fasana.

Questa difettosa preparazione difensiva era ancora peggiorata dalle deficienze degli arsenali di Vladivostok e Port-Arthur, incapaci di sopperire alle minori esigenze

di una piccola guerra.

Vladivostok, che era il meglio protetto e provveduto ed aveva quattro grandi bacini, non poteva essere utilizzato perchè eccentrico e soggetto alla piazza di Hokodate; mentre Port-Arthur, ad onta dei colossali lavori di escavazione, dei cento fortilizi, delle sessanta caserme, non aveva che un misero arsenale, incapace di grandi costruzioni e riparazioni, ed un solo grande bacino per corazzate moderne.

Tutto ciò rivela non solo una impreparazione ma anche un errato intendimento

della funzione della piazza.

A che potevano infatti servire sessanta casermoni per ottantamila uomini, quando il presidio non ne richiedeva che diecimila, e quando la topografia della piazza permette di poterli bombardare liberamente dal mare?

Quando a tutte queste impreveggenze si aggiunga la scarsità di dotazioni, di viveri, di carbone, di riserve di ogni genere... si può concludere che soltanto una grande preponderanza di forza mobile terrestre e navale, avrebbe forse potuto equilibrare le deficienze e gli errori della impreparazione dei teatri della guerra.

LA PREPARAZIONE DELLE ARMATE. – La massima utilizzazione delle forze mobili disponibili e l'approntamento di tutti i mezzi che ne assicurano l'impiego è evidentemente lo scopo della preparazione navale.

La flotta di cui poteva disporre per la guerra il Giappone, non tenendo conto di tutte le navi che non hanno un vero valore militare, era presso a poco quella registrata nella seguente tabella, avvertendo che per naviglio di 2ª linea si intende quello antiquato o deficiente di qualche caratteristica, e per naviglio di 1ª linea s'intende quello moderno e veloce.

Flotta del Giappone:		Dislocamento	
Trotti del ompporter	1ª lin.	2ª lin.	
Corazzate. – Mikasa, Asahi, Hatsuse, Schikischima	62000	<u> </u>	
Corazzate. – Fuij, Yaschima	25000	-	
Corazzate. – Tschin-Yuen, Fuso	<u> </u>	11000	
Inc. coraz Nisskim, Kasuga, Iwate, Yzumo, Azuma, Jakumo, Asaza,			
Tokiva	75000	-	
Inc. prot. – Nijtaka, Tsushima, *Otawa, *Tshiyoda, Tshitose, Kasagi,			
Takasago, Akaski, Suma, Yoshino, Akitsushima	40000	220	
Inc. prot Takachiho, Naniva, Ydzumi, Hashidate, Matsushima, Ytsukashima	-	24000	
Avvisi torp. – Tshihaya, Miyako, Tatsuta, Yaye-Yama	_	6000	
Siluranti (Destroyers). – Una ventina, di 300 tonn. circa e 30 miglia	6000	1990	
Torpediniere (1ª classe). – Una ventina da 100 a 150 tonn, e veloc, da 25 a 30	2500		
Torpediniere (2ª classe). – Una ventina da 80 a 100 tonn, e veloc, da 20 a 25	<u>500</u> 0	2000	
Flotta del Giappone – Totale	210500	43000	

Sono quindi in tutto circa 210 000 tonn. di naviglio moderno e veloce e circa 43 000 tonn. di naviglio di 2ª linea perfettamente utilizzabile nelle operazioni di guerra, senza tenere conto del piccolo naviglio antiquato e di quello complementare.

Questa flotta di 1ª e 2ª linea è tutta pronta ad entrare in azione escludendo forse tre incrociatori protetti, il *Nijtaka*, il *Tsushima* e l'*Otara* che erano stati varati nel 1903, ma che potevano entrare in azione nel corso del 1904. Essa trovavasi organizzata, preparata, provveduta, con carene pulite, e perciò nella massima condizione di effficienza, ciò che doveva determinare il minimo della flotta russa nei mari d'Oriente, tenendo conto delle condizioni d'inferiorità della preparazione difensiva.

Alla rottura delle ostilità la flotta russa trovavasi ripartita nel modo indicato dalle seguenti tabelle, secondo i criteri di efficienza adottati per la flotta giapponese.

Flotta russa del Baltico:	Dislocamento	
	1ª lin.	2ª lin.
Corazzate – Orel, * Slava, * Borodino, * Suvarov, * Alexander III* Corazzate. – Sissaj-Velikji, Navarin, Nikola I, Alessandro II, Azova,	68000	
Nackimof, Monomach, Minin, Butakov, Apraxine, Seniavine, Usakov	3 <u>44</u> 9	88000
Inc. prot Oleg, Svjetlana, Kornilov, Yzumrud,* Zemouk*	24000	-
Inc. torp. – Abrek, Vojovoda, Posadnik	_	1500
Siluranti. – Una trentina da 200 a 850 tonn. e da 25 a 30 miglia	9000	() ()
Torpediniere. – Una cinquantina da 80 a 150 tonn. e da 20 a 25 miglia	6000	=
Flotta del Baltico – Totale	107000	89500

N.B.: Le navi segnate con asterisco * sono in allestimento più o meno avanzato (Nota di D.B.).

Flotta russa del Mar Nero:

Corazzate Potemkin, Trisvjatitclia, Rostilov, Apostolov, Pojedonosce,		05.25% (14.07.40.07.2
Sinope, Katarina II, Cesma	S -	90000
Inc. prot. – Kagul, * Ocakov*	13000	4500
Inc. torp. – Saken, Grideny, Kazarsky	_	1500
Siluranti. – Una decina da 250 a 850 tonn. da 25 a 30 miglia	3000	3-3
Torpediniere. – Una dozzina da 100 tonn. circa di 20 miglia circa	25.7	1200
Flotta del Mar Nero – Totale	16000	92700
Squadra di Porth-Arthur:		
Corazzate. – Retwisan, Peresvjet, Pobieda, Sebaslopot, Poltava, Tzarewiz,		
Petropaulosh	85000	(S
Inc. coraz. – Bayan	8000	· ·
Inc. prot. – Askold, Variag, Pallada, Diana, Novik, Bojarin	33000	\$2 <u>55</u>
Siluranti. – Una ventina da 250 a 850 tonn. con veloc. Da 25 a 30 miglia	6000	8
Torpediniere. – Una decina da 100 a 200 tonn con veloc. di 20 miglia Sottomarini. – Due; si ignora di quale tipo.	1500	J aca
Squadra di Port-Arthur – Totale	133500	8 <u>-2</u>
Squadra dl Vladivostock:		
Inc. coraz. – Rossia, Rurik, Gromoboj, Bogatyr	43000	-
Siluranti. – Una squadriglia, sebbene incerta	1500	9100
Squadra di Vladivostock – Totale	44500	870
Squadra del Mediterraneo:		
Corazzate – Osljabja	12800	122
Inc. coraz. – Donskoy	6800	3 55
Incr. prot. – Aurora, Almaz	10000	1
Siluranti. – Una squadriglia di sei od otto	2000	-
Squadra del Mediterraneo – Totale	31600	1055
1944		

Da questo elenco furono esclusi i guardacoste, le cannoniere, gli avvisi, i trasporti, i yachts, le torpediniere da costa, tutto ciò che pure avendo un valore militare nella Russia, non avrebbe trovato un utile impiego nell'Oriente.

Se da questo elenco si esclude ancora tutta la flotta del Mar Nero, bloccata dai trattati e dalla inesorabilità britannica, si avrebbe che la Russia avrebbe potuto avere disponibile per le operazioni in Oriente.

1°) Flotta di 1ª linea tonn. 310000 circa 2°) Flotta di 2ª linea tonn. 90 000 circa

Totale approssimato tonn. 400 000

Se questa flotta fosse stata tutta pronta, il rapporto fra le forze di 1ª linea sarebbe stato di circa 2/3 e quello fra le forze di 2ª linea di circa 1/2, ciò che consentiva una preponderanza tattica che, saggiamente utilizzata, poteva permettere una vigorosa offensiva iniziale per guadagnare in battaglia, se i Giapponesi accettavano la sfida, il dominio del mare.

Anche quando tre sole delle cinque corazzate tipo *Borodino* fossero state pronte per la guerra, la preponderanza navale era ancora tanta da costringere i Giapponesi ad una difensiva strategica ed indugiare l'offensiva territoriale.

Questa offensiva sarebbe stata sempre assai temeraria e pericolosissima, finché la Russia aveva la possibilità di operare un concentramento navale, anche nel Medi-

terraneo, equipotente a quello nemico.

La Russia invece sparpagliò la sua flotta in cinque reparti, Vladivostock, Port-Arthur, Cemulpo, Mediterraneo e Baltico, che alla rottura delle ostilità non avevano più probabilità di concentramento.

Fu questo il massimo errore commesso dalla Russia, dal quale non potevano derivare, tenuto conto del valore e della audacia del nemico, che insuccessi e disastri.

La preparazione navale fu quindi completa e perfetta per parte del Giappone, mentre fu imperfettissima ed incompleta per parte della Russia, ciò che peggiora sempre più la sua situazione militare relativamente a quella del nemico.

* * *

LA PREPARAZIONE DEGLI ESERCITI. – L'immensa preponderanza dell'esercito russo su quello giapponese consentiva alla Russia di regolare il concentramento delle sue truppe nella Manciuria in modo di fare fronte a tutte le eventualità, non esclusa quella di dover lottare contro tutto l'esercito nemico di 1ª linea, le cui operazioni fossero favorite dal dominio del mare.

Il problema era certamente difficile, trattandosi di teatri d'operazione come la Manciuria e la Corea, impreparati, esausti, senza risorse di qualsiasi genere, in una stagione rigidissima... ma non escludeva qualche soluzione temporanea conveniente in attesa di altre migliori.

L'esercito giapponese di 1ª linea essendo tutto disponibile per l'offensiva, la sua forza determinava il minimo di quello russo, considerando che difficilmente si poteva fare assegnamento sopra deficienze qualitatile dell'esercito e del soldato giapponese.

L'esercito del Giappone che nel 1894-95 era di sei divisioni e della Guardia con un effettivo di 1ª linea di 150 000 uomini, fu dopo la guerra colla Cina elevato a dodici divisioni oltre il Corpo della Guardia.

È assai difficile potere valutare, anche oggi, le forze che la Russia ha disponibili

per le operazioni di guerra nel teatro orientale.

Gli apprezzamenti ufficiosi del Giappone non fanno salire le forze dei Russi a più di 150000 soldati, mentre le informazioni franco-russe salgono a 350 ed anche 400000 uomini.

Queste ultime cifre sono certo esagerate ed è assai più probabile che la forza realmente disponibile oscilli fra 150 e 200000 soldati.

Dopo l'occupazione della Manciuria nel 1901-1902 la Russia aveva in Oriente circa 150 000 uomini divisi in quattro principali reparti, cioè Vladivostok (1º Corpo siberiano), Kirin-Muckden (2º Corpo siberiano), Port-Arthur (3º Corpo siberiano), Tiensin ed altre località della Cina.

Durante i sei mesi delle trattative diplomatiche la Russia ha certo aumentato le sue forze, ma considerando le grandi spese che richiedono grossi eserciti a grande distanza dalla loro base d'esistenza, parrebbe di potere assegnare alle forze russe un minimo di 200 ed un massimo di 270000 soldati.

Se si tiene conto delle difficilissime condizioni d'impiego di queste forze; del loro rapido esaurimento per il clima, le marcie, le epidemie, le sofferenze di tutti i generi... se ne deve concludere che la logorazione deve richiedere una grande reintegrazione per mantenere gli effettivi a quella altezza, e che perciò, se tutto deve dipendere dalla transiberiana, è assai difficile che essa possa bastare a tutti i servizi di un esercito di 225000 uomini, ed alla esistenza di altri 200000 Russi, lasciando morire di fame la popolazione Mancese.

Si può quindi concludere che nella più fortunata delle ipotesi, quella cioè che non sorgano gravi impedimenti e che la transiberiana possa funzionare come una ferrovia-modello, non si può fare assegnamento sopra una potenzialità ferroviaria supe-

riore alle esigenze delle forze che trovansi attualmente in Manciuria.

Per ora i grandi pericoli non sono minacciosi, potendo disporre di qualche risorsa accumulata e delle provvigioni invrrnali dei mancesi; ma fra un mese, due mesi al massimo, la situazione può divenire disastrosa, se non si provvede fin d'ora a sopprimere ogni aumento considerevole degli eserciti; a limitare l'invio di truppe al minimo richiesto della reintegrazione dei vuoti; a sistemare solidamente i servizi di sussistenza lungo la ferrovia; ad accrescere quanto è possibile il rendimento della transiberiana.

In queste condizioni, che ci sembrano assai verosimili, non è possibile assumere l'offensiva contro forze per lo meno equipotenti e che per una infinità di ragioni ten-

dono esse stesse alla più audace offensiva.

Non è però da illudersi sulla possibilità di opporre una energica difesa localizzata, data la impreparazione del teatro della guerra, la mancanza di grandi ostacoli disgiuntivi e coprenti, la inesistenza di grandi campi militari... e perciò la difensiva dovrà essere molto prudente ed intesa specialmente a coprire il movimento di ritirata della grande massa dell'esercito verso Muckden e Charbin, perché, come affermai venti giorni prima della rottura delle ostilità, anon è possibile escludere la possibilità per non dire la probabilità di un grande disastro che faccia pesare sugli eserciti della Russia il fato che nel 1812 distrusse l'esercito napoleonico».

Questo fato pende da un esile filo come quello della transiberiana, ed alla sua integrità, che è salvezza e speranza, si debbono subordinare gli altri obiettivi militari

e tutta la direttività della guerra.

H

CARATTERISTICHE GENERALI DELLA GUERRA («Rivista Marittima» aprile 1904)

GLI OBIETTIVI MILITARI. – Lo studio dello stato di civiltà e di coscienza dei belligeranti, che integra le massime energie che si debbono esplicare nel conflitto, e l'esame della preparazione politica e militare alla guerra, ci condussero a concludere: che la preponderanza assoluta della Russia si risolve in una temporanea infe-

⁵ D. Bonamico, La situazione politica in Oriente, in «Rivista Nautica» febbraio 1904 (Nota di D.B.).

riorità relativa, la quale consente al Giappone di affrontare con probabilità di successo una guerra colossale, sempre che sappia valersi di questa occasionale superiorità, conquistando rapidamente quegli obiettivi militari, dai quali dipende la risoluzione del conflitto.

Gli obiettivi militari sono insiti in quelli politici che furono precedentemente determinati, e che si compendiano, tanto per la Russia che per il Giappone, nella temporanea occupazione militare della Manciuria, del Liao-tung e della Corea.

L'occupazione di qualcuna soltanto di queste regioni potrebbe forse condurre alla risoluzione del conflitto, per intervento diplomatico o militare delle grandi Potenze neutrali, ma non soddisferebbe completamente alle obiettività politiche dei belli-

geranti.

Il possesso della Corea per parte del Giappone, anche se potesse essere conservato militarmente mediante l'occupazione, afforzata da grandi opere difensive alla frontiera del Jalu e del Tumen con un grande campo trincerato a Pieng-Jang, non risolverebbe completamente il problema, poiché lascierebbe il Giappone sotto la grande minaccia di una rivincita che la Russia è in grado di potere, senza lungo indugio, esplicare, qualora provvedesse ad un grande concentramento navale e territoriale delle preponderanti sue forze.

Il Giappone, ove rinunciasse alla sua azione nella Manciuria, rimarrebbe moralmente esautorato, essendosi fatto paladino dei diritti della Cina; avendo rifiutato le precedenti offerte della Russia, riguardanti la Corea; persistendo nella domanda dello sgombro della Manciuria, che fu infatti il *casus belli* della vertenza diplomatica.

Il compito del Giappone non può quindi limitarsi alla sola occupazione della Corea ed a quella di Port-Arthur, ma deve comprendere l'offensiva nel Liao-tung e nella Manciuria, non essendo possibile che i Russi sgombrino, per qualsiasi coercizione politica, queste provincie senza combattere ad oltranza, essendo esse indispensabili alle loro obiettività nell'Oriente.

Gli obiettivi militari sono quindi circoscritti nei limiti della Corea, del Liao-tung e della Manciuria, né da questi limiti possono esorbitare, essendo la Russia ed il Giappone invulnerabili nella loro integrità politica, date le odierne condizioni del conflitto.

È superfluo dimostrare che la Russia non può essere menomata nella sua integrità europea ed asiatica esclusa la Manciuria, e perciò né Mosca, né Pietroburgo, né la Crimea... possono essere obiettivo principale ed ultimo del presente conflitto; ma forse non è superfluo dimostrare che anche l'integrità del Giappone è per ora intangibile.

L'insularità del Giappone, come quella dell'Inghilterra, esclude la possibilità di

grandi invasioni marittime, senza un assoluto e duraturo dominio del mare.

Questa condizionalità è assai più assoluta per il Giappone di quanto possa esserlo per l'Inghilterra, dato il maggiore intervallo di mare che lo separa dal Continente, la maggiore potenza territoriale e le migliori condizioni difensive, che consentono al Giappone una difensiva strategica efficacissima, contro forze navali più che doppie di quelle di cui esso dispone.

Le audacie napoleoniche, al cui compimento mancò forse soltanto il genio di un grande ammiraglio, non sono giustificabili né possibili contro il Giappone, e lo saranno tanto meno in avvenire, se persisterà nella via che ha seguito dopo il suo risorgi-

mento nazionale.

Il Giappone è parzialmente vulnerabile nell'isola di Jesso e specialmente nell'isola Formosa e sue appendici, come l'Inghilterra è vulnerabile nell'Irlanda; ma Jesso non vale, per sé, uno stato di guerra costosissimo e duraturo, come quello che deriverebbe dalla cattura di quell'isola; e Formosa non può né deve essere considerata parte integrante del Giappone. Conquistata per diritto di guerra, gli può essere per lo stesso diritto ritolta.

L'Impero giapponese, come già dimostrai nell'opera *Il conflitto Cino-Giappone-se*, ha nel suo vastissimo mare interno, racchiuso fra le tre isole principali, una regio-

ne militarmente impareggiabile.

Le condizioni topografiche ed idrografiche di questo grandioso bacino, che misura circa 300 km. per lungo, con una larghezza massima di 100 ed una media di 50, permettono di raccogliervi al sicuro tutte le risorse navali e territoriali della Nazione, e consentono una tale capacità di difesa strategica, da escludere quasi in modo assoluto la possibilità del blocco e delle grandi operazioni di sbarco.

Questa colossale piazza marittima comunica col mare esterno per tre uscite, due delle quali si possono, per la loro configurazione topografica, considerare inviolabili ed inespugnabili. La terza apertura, quella fra Kiusciu e Scicocu, è forse meno militarmente perfetta, ma è sempre tale, per la configurazione del Golfo di Bungo; per le isolette che lo gremiscono, e che consentono una vigorosa difesa torpediniera; per lo stretto di Oita che può rendersi inespugnabile senza grande spesa... è sempre tale, dico, da togliere a qualsiasi emulo di Nelson la fantasia di andarvi a sagrificare la sua flotta.

Alla perfezione di questa immensa Maddalena manca solo un quarto sbocco verso Maizura, onde averne due su ciascuno dei due bacini navali delle operazioni, a levante ed a popente, ma la vera perfezione non è secondi.

levante ed a ponente; ma la vera perfezione non è cosa di questo mondo.

I facili profeti, che presagirono l'invasione russa nel Giappone e l'imposizione della pace a Tokio, conoscevano assai poco le condizioni difensive del Giappone e l'efficienza strategica di questa base d'operazione per concedersi la licenza di simili fantasie.

Anche quando la Russia non avesse così male provveduto alla preparazione militare, ed avesse operato, come poteva e doveva, un formidabile concentramento di tutte le forze navali disponibili nel Mediterraneo od anche nel Baltico, per giungere sul teatro della guerra con una flotta preponderante che imponesse al nemico la difensiva, anche in tale caso, dico, l'offensiva contro il Giappone non ne avrebbe mai vulnerata seriamente l'esistenza e l' integrità nazionale.

Il Giappone, se pure accettava in tali condizioni la guerra, avrebbe conteso con una energica difesa strategica navale il dominio del mare, appoggiandosi alla sua invulnerabile base d'operazione, cercando di ottenere quei successi parziali, che potevano migliorare la situazione relativa, senza impegnarsi a fondo in grandi batta-

glie, finché non avesse logorato o divisa la flotta nemica.

È ben vero che in tale situazione, limitandosi a qualche offesa costiera, mantenendo sempre la minaccia del preponderante concentramento, giovandosi delle posizioni di Fusan, di Mazampo ed altre della Corea... la Russia, senza impegnarsi a fondo contro la base d'operazione navale dei Giapponesi, poteva conseguire tutti i suoi obiettivi occupando anche la Corea per il solo effetto del dominio del mare.

Il Giappone, ad onta di tutta la sua bellicosità, della sua preparazione, degli immensi sagrifizi compiuti, avrebbe fatto di necessità virtù, e pure rodendo il freno

avrebbe rinunciato molto probabilmente a scendere da solo a solo in lotta contro la Russia.

Un solo errore, che era altrettanto evidente quanto madornale, ha trascinato la Russia in una situazione dalla quale potrà uscirne ancora coll'onore delle armi, ma che potrebbe anche risolversi in una serie di disastri, in paragone dei quali quelli della guerra di Crimea parranno punzecchiature epidermiche, se il Giappone saprà giovarsi di quella fortuna, che ha saputo afferrare nell'istante propizio.

Quali che possano essere le future eventualità, importa qui osservare che l'integrità del Giappone non poteva essere menomata dalla Russia nemmeno nella ipotesi che avesse saputo utilizzare la sua preponderanza navale, e che tutto al più questa preponderanza avrebbe consentito l'occupazione di Formosa e delle Pescadores, se le altre Potenze lo permettevano, e l'occupazione di Jesso, se ne avesse meritati i grandi e duraturi sagrifizi che imponeva.

Nella situazione generale, che deriva dalla impreparazione militare della Russia e dalla debolezza relativa del Giappone, tutti gli obiettivi della guerra sono circoscritti sul teatro d'operazione della Corea, del Liao-tung, della Manciuria e dei loro mari

territoriali.

Tutti questi obiettivi si compendiano nei tre principali, cui tutti gli altri si collegano, cioè:

1°) il dominio del mare;

2°) il possesso o la conquista di Port-Arthur;

3°) la salvezza o la paralizzazione della Transiberiana.

Il primo obiettivo è esclusivamente navale, e si consegue soltanto dalle flotte belligeranti.

Il secondo obiettivo potrebbe essere conseguito esclusivamente dalla flotta, ma richiederà molto probabilmente una forte cooperazione dell'esercito, se Port-Arthur non potrà essere espugnato di slancio o per isolamento, dominando dal mare, col tiro navale, lo istmo di Kincov e relative adiacenze.

La Transiberiana è un obiettivo territoriale quantunque subordinato al dominio del mare, poiché soltanto la disfatta degli eserciti della Russia può permettere di spingere l'offensiva sino al conseguimento della zona ferroviaria, ed occuparla in modo da escludere la possibilità di futuri concentramenti degli eserciti russi nella Manciuria.

Soltanto il pieno conseguimento di questi tre obiettivi militari può permettere al Giappone di realizzare i suoi obiettivi politici, ed imporre quelle condizioni che ha mantenuto nelle trattative diplomatiche; poiché solo l'impossibilità di concentrare

nuovi eserciti nella Manciuria può fare desistere la Russia dalla guerra.

I tre obiettivi sono indissolubilmente collegati, se la guerra deve completamente risolvere il problema politico quale risultò definito dalle trattative diplomatiche, sebbene la guerra possa ammettere qualche soluzione transitoria ed incompleta, che non è però prevedibile.

IL DOMINIO DEL MARE. – La teorica del dominio del mare, quale fu esposta nell'opera *Il potere marittimo*, permette di affermare che le principali modalità della lotta per la conquista della signoria del mare, data la situazione navale dei belligeranti, sarebbero le seguenti:

a) la grande battaglia, con tutte le forze, per l'annientamento del nemico, o per menomarne talmente la flotta da escludere la possibilità di qualsiasi minaccia per l'avvenire;

b) la difensiva strategica contro il nemico che assume risolutamente l'offensiva, appoggiandosi ad una buona base d'operazione, opportunamente situata nel bacino

principale della guerra;

c) la difensiva temporeggiata mantenendo la flotta in *istato potenziale*, in posizione bene protetta, in attesa di eventualità che possano migliorare la situazione generale, od imporre la controffensiva per il conseguimento di qualche importante obiettivo;

d) la guerra di corsa, attuata da rapidi incrociatori per gruppi od isolati, mantenendo le navi di linea, troppo lente, in istato potenziale, evitando di impegnarle, se non per suprema necessità.

Queste quattro modalità della lotta navale possono essere prescelte con maggiore o minore probabilità di successo dalla Russia, la cui potenzialità navale, alla dichiarazione di guerra, consiglia di attenersi piuttosto alla difensiva, in attesa di favorevoli eventualità; anziché di prendere risolutamente l'offensiva contro la costiera nemica.

Il Giappone (per la sua occasionale e temporanea superiorità navale, e per le condizioni della sua offensiva territoriale, indispensabile al conseguimento degli obiettivi politici e militari) deve invece assumere una rapida ed intensa offensiva navale, per rendere libere e sicure, nel minimo tempo, tutte le vie del mare.

L'obiettivo immediato e supremo della flotta giapponese è quindi la flotta nemica, e tutte le obiettività secondarie devono a questa subordinarsi, finché non sia con-

seguita.

È quindi superfluo occuparsi delle altre modalità della lotta pel dominio del mare nei riguardi del Giappone, il cui obiettivo è unico ed esclusivo; mentre è necessario esaminare quale delle quattro modalità difensive possa meglio convenire alla Russia, dati i suoi obiettivi, la preparazione del teatro della guerra, e le speciali caratteristiche delle due flotte.

Giova però osservare, per brevità e semplicità di esame, che la guerra di corsa presenta così scarsa probabilità di efficienza da doverla escludere dalle modalità discutibili.

La guerra di corsa è infatti inattuabile nel bacino principale delle operazioni, limitato al Golfo del Pecili e della Corea, a settentrione della linea Cemulpo e Vei-hai-vei, che i Giapponesi sceglieranno indubbiamente, come nel 1894, per linea delle loro vigilanti crociere.

La possibilità di forzare questa linea implica tali pericoli da non giustificare il tentativo di forzarla per correre l'alea di ben meschini risultati a compenso di grandi

pericoli.

Escluso il teatro principale della guerra, l'impiego del corseggiare rimane limitato alla regione del Pacifico compresa nel raggio della piazza di Vladivostok, non disponendo la Russia che di quelle due sole piazzeforti marittime in tutto il vastissimo teatro della guerra.

La piazza di Vladivostok, per la sua struttura topografica, e per il piccolo arcipelago delle isole Ruski, Scota, Popova... che formano una specie di sbarramento di tutto il grande seno dell'Amur, permettendo una buona difesa torpediniera localizzata... ha caratteristiche assai più corrispondenti di quelle di Port-Arthur alle

esigenze della difensiva strategica, sebbene non sia immune da qualche grave difetto, tra cui quello di esigere una attiva e numerosa flottiglia per la difesa mobile localizzata.

Pure ammettendo che Vladivostok possa con sufficiente attitudine, quando sia provveduta di buona e numerosa flottiglia torpediniera, disimpegnare il compito di base d'operazione per una squadra di incrociatori e di corsari, è però lecito dubitare della convenienza ed opportunità di tale compito, quando si tenga conto di tutte le condizionalità, che ne limitano l'efficienza, tra le quali giova forse ricordare:

1°) l'impossibilità, quasi assoluta, di estendere da Vladivostok l'azione corsaresca fino al golfo del Pecili, od almeno fino al mezzogiorno della Corea, per minacciare il traffico mercantile ed i convogli militari, per il dominio che le piazze di Hacodate, Matjura, Simonoseki, Sasebo e Tsuscima esercitano nel mare del Giappone e nello

stretto della Corea;

2°) le grandi difficoltà, per non dire l'impossibilità, di minacciare gravemente le linee di navigazione principali del Giappone, che fanno capo ai porti della regione meridionale o centrale, girando a settentrione di Jesso, mancando di porti di rilascio per le navi catturate, che dovrebbero essere nella maggior parte affondate, per l'impossibilità di provvederle del carbone necessario per raggiungere Vladivostok;

3°) la meschinità dei danni costieri e navali che il corseggiare potrebbe causare nella regione di Jesso, che è la sola ove si potrebbe esercitare con qualche sicurezza

militare;

4°) la probabilità che tutti i risultati conseguibili, materiali e morali, non equival-

gono la perdita di un solo incrociatore;

5°) la possibilità che gli incrociatori usciti per corseggiare non possano rientrare nella piazza, bloccata dal nemico, e non abbiano più carbone per mettersi al sicuro nei porti nordici della Russia.

Queste e molte altre considerazioni, che si potrebbero aggiungere, permettono di affermare che da Vladivostok non può irradiarsi la guerra commerciale con qualche probabilità di successo, a meno che non si disponga di forze militari tali che possano, colle loro crociere, contrastare il dominio del mare del Giappone, ciò che l'attuale dislocazione delle forze navali della Russia esclude assolutamente.

Se la squadra degli incrociatori al comando del contrammiraglio Stakelberg, sostituito temporaneamente dal capitano di vascello Reizenstein, fu assegnata a Vladivostok col compito del corseggiare, oppure con quello della cooperazione alla difesa strategica generale, il concetto direttivo fu errato, perché quella squadra di quattro incrociatori, anche se coadiuvata da otto buone controtorpediniere, è inadeguata al duplice compito.

La guerra di corsa potrebbe con qualche successo attuarsi nel Mediterraneo ed anche nell'Atlantico con grandi piroscafi ausiliari, ma è assai dubbio, se, data la scarsità dei traffici giapponesi e le simulazioni mercantesche, questi successi possano

avere qualche influenza nella bilancia della guerra.

Esclusa la guerra di corsa dalle modalità difensive, quale delle altre tre presenta

maggiori probabilità di successo?

Il metodo generalmente preferito dagli ufficiali di mare della vecchia scuola è sempre quello di dare la battaglia nelle migliori condizioni possibili, escludendo qualsiasi processo di difesa strategica, purché rimanga qualche speranza di non perdere tutto, fuorché l'onore.

Possono i Russi, dato il valore relativo delle armate, supposta l'equivalenza morale ed intellettuale, tenendo conto della situazione generale... nutrire questa speranza, e giudicare la battaglia il migliore dei metodi difensivi?

Indipendentemente dagli ordini imperiali, giudicando soltanto in base agli elementi navali, che debbono dettare la risoluzione dell'ammiraglio Alexeiev o dello Stark, non si potrebbe escludere in modo assoluto la battaglia dai metodi difensivi?

Il rapporto delle forze che sono assegnate a Port-Arthur, tenendo conto del *Variag* che soltanto una imperdonabile impreveggenza ha sagrificato a Cemulpo, con quelle di cui dispone il Giappone, non esclude in modo assoluto ogni speranza di combattere con qualche lontana probabilità di successo.

Le due armate, compreso il *Variag*, hanno un valore combattente tattico relativo, presso a poco eguale a quello delle armate italiane ed austriache a Lissa, o di Turville alla Hogue, che consentirono nel primo caso la vittoria, e nel secondo caso una ben contrastata e non intieramente perduta battaglia.

In tali condizioni, se la forza morale e l'organizzazione sono salde, la battaglia può accettarsi, se la situazione generale della guerra lo esige.

Esiste ora per la Russia, come esisteva per l'Austria nel 1866, la necessità della grande battaglia?

Tenendo conto di tutta la complessa situazione navale, non parrebbe che esista la necessità imperiosa ed urgente di impegnare tutta la squadra di Port-Arthur in una battaglia, che, salvo qualche eccezionale fortuna, dovrebbe risolversi in una lotta ostinata e terribile, nella quale la preponderanza materiale si imporrebbe necessariamente.

È assai probabile, salvo sempre l'intervento imprevedibile, che le conseguenze della battaglia risultino nel rapporto stesso delle due armate, e che quella giapponese, benché malconcia, consegua temporaneamente il dominio del mare.

Il valore relativo delle perdite, data l'esiguità dei mezzi di Port-Arthur e la sufficienza di quelli degli arsenali giapponesi, escluderebbe forse la futura utilizzazione di buona parte, se non di tutte, le navi russe; mentre consentirebbe, nel limite di qualche mese, la reintegrazione di quelle navi giapponesi, che il rostro ed il siluro non avessero affondato.

Il risultato definitivo sarebbe quindi quello di ridurre alla impotenza la squadra di Port-Arthur, senza menomare quella giapponese in modo da renderla troppo debole per affrontare la forza navale che la Russia ha ancora disponibile in Europa, e che potrebbe essere, con qualche ritardo, concentrata in Oriente.

La menomazione reale e duratura dell'armata giapponese potrebbe solo ottenersi affondandone col rostro o col siluro le navi, e la battaglia dovrebbe quindi essere impegnata con questo unico proposito, escludendo le fasi tattiche a distanza, sempre poco risolutive, per la lotta ravvicinata e la mischia ad oltranza.

Queste grandi risoluzioni sono però difficili; pesano gravemente sugli animi deboli ed incerti, quando non si hanno ordini espliciti, ma si è dubbiosi fra l'utilità del sagrifizio e quella di salvaguardare l'armata.

La storia navale non è quasi che l'illustrazione continua di queste esitanze, e non potrebbe affermarsi che lo Stark possa avere la risoluzione del Tegetthoff.

Tutto considerato si può concludere che il metodo difensivo della grande battaglia non s'impone in modo assoluto, e che dovrebbe essere escluso, eccetto il caso che non si abbia alcuna speranza di esplicare con qualche utilità la difesa strategica, o quella localizzata. Quali speranze può consentire la difesa strategica?

Questo metodo difensivo, per essere utilmente esplicato, esige una base d'operazione strategicamente situata; dotata di caratteristiche tattiche adeguate al compito delle forze mobili ed una costituzione dell'armata, per tipo e numero di navi, adeguata agli obiettivi della difesa strategica.

Nessuna di queste condizioni è soddisfatta in modo da consentire, data la situa-

zione generale, la speranza di una vigorosa ed efficace difesa strategica.

Vladivostok non può essere base d'operazione adeguata al compito strategico della flotta per la sua posizione geografica, e tutto al più potrebbe essere piazzaforte di concentramento e di rifugio delle forze navali, in attesa dei rinforzi che potessero giungere dal Baltico.

La base d'operazione dovrebbe quindi essere Port-Arthur.

Benché strategicamente situata per il dominio del mare interno, essa difficilmente potrebbe estendere la sua azione oltre il parallelo di Vei-hai-vei, ciò che comprometterebbe le incursioni tentate contro il Giappone e la Corea meridionale, sia per disgregare la flotta nemica, sia per minacciare i convogli delle truppe con destinazione a Cemulpo.

Ad onta di questa menomazione la Piazza di Port-Arthur potrebbe sempre esercitare una grande influenza, se le sue condizioni tattiche soddisfacessero alla esigen-

za di una vigorosa difesa manovrata.

Queste condizioni tattiche, senza essere pessime, come quelle di Santiago, di Biserta, della Spezia... sono però poco propizie, come vedremo tra breve, al libero e

sicuro compito delle squadre e delle flottiglie difensive.

Le difficili condizioni idrografiche dell'atterraggio e della entrata; la mancanza di altri sbocchi, che agevolino l'uscita e la rientrata delle forze mobili, che costringano il nemico a dividersi e rendano difficile e pericoloso il collegamento delle frazioni, ciò che avviene per la nostra Maddalena e per Messina; la possibilità di ostruire il canale di accesso; l'efficienza del blocco nemico ed altre imperfezioni... riducono talmente l'efficienza della difesa manovrata da lasciare sorgere il dubbio della sua strategica utilità.

A queste cause di imperfezione devesi ancora aggiungere la mancanza di attitu-

dine delle forze navali di Port-Arthur al loro compito strategico.

Le grandi corazzate ed i grandi incrociatori, date le condizioni idrografiche e geografiche del bacino delle operazioni, sono piuttosto un ingombro ed una preoccupazione, anziché possenti fattori della difesa manovrata.

La ristrettezza del teatro navale richiedeva naviglio agile, veloce, numeroso per le insidie e le rapide incursioni contro la flotta nemica ed i convogli delle truppe, che

costituiscono gli obiettivi principali della difesa strategica.

A tutte queste imperfezioni si poteva forse rimediare approntando in qualcuna delle isole Elliot una base d'operazione eventuale, che collegata alle ottime posizioni di Talien e di Dalnj avrebbe costituito un vasto sistema coordinato alla piazza di Port-Arthur.

In tale caso le grandi navi avrebbero potuto cooperare col naviglio torpediniero, rendendo assai arduo il compito della flotta giapponese, e quasi impossibili le opera-

zioni di sbarco a settentrione di Cemulpo.

Queste e molte altre considerazioni, che si potrebbero aggiungere, permettono di concludere che anche la difesa strategica, per i grandi errori della preparazione militare, non presenta grande speranza di essere utilmente esplicata.

Quale speranza potrebbe consentire la difesa temporeggiata e localizzata, mantenendo la forza navale concentrata in istato potenziale?

La salvezza dell'armata, in attesa di concentramenti futuri, consiglierebbe di scegliere la piazza di Vladivostok, ma in tale caso si lascia libero campo al nemico, per tutto il tempo necessario ad operare il concentramento colla squadra del Baltico, ciò che è un suicidio morale per le conseguenze politiche, che possono derivare.

Anche quando la ragione militare consigliasse il concentramento a Vladivostok, la ragione politica lo esclude, e perciò la difesa temporeggiata dovrebbe, come quella strategica, accentrarsi in Port-Arthur.

Le caratteristiche tattiche assumono in questo caso prevalenza su quelle strategiche, e la flotta rimane quasi vincolata alla funzione tattica della piazza rinunciando alla lotta per il dominio del mare, pure rimanendo libera di esplicare a tempo opportuno, per la sua salvezza o per il conseguimento di qualche importante obiettivo, tutta la sua energia.

Questa condizione di dipendenza della forza navale dalla funzione della piazza ci consiglia di esaminarne il compito, prima di giudicare quali speranze possa consentire il metodo della difesa temporeggiata e vincolata a Port-Arthur.

LA FUNZIONE DI PORT-ARTHUR. – Tutte le piazzeforti marittime hanno, per la loro situazione geografica, per la struttura topografica ed idrografica, per le altre caratteristiche militari, una speciale funzione, che importa determinare per apprezzarne con esattezza il valore ed il compito nella guerra.

Quale è la funzione caratteristica della piazza di Port-Arthur?

Nessuna piazzaforte è così felicemente situata per il dominio strategico di un piccolo, ma importantissimo bacino militare marittimo.

Port-Arthur si trova infatti al centro del teatro delle operazioni con un raggio minimo di 100 chilometri e massimo di duecentocinquanta, ciò che consente l'efficacissimo impiego del naviglio torpediniero, il quale può, senza il concorso del grosso naviglio, guarantire il contatto strategico e tattico in tutto il teatro della guerra.

Essa ha inoltre l'eccezionale vantaggio di essere contemporaneamente una posizione insulare e peninsulare, collegata per l'istmo di Kincov alla regione continentale.

La peninsularità del Cuang-tung determinata dall'istmo di Kincov, largo appena 6 chilometri fra la baia di Hand e quella di Kincov, non menoma affatto le caratteristiche insulari della regione militare, che fa sistema colla piazza di Port-Arthur.

Questa piazza non può essere considerata indipendentemente dalle adiacenze che ad essa si collegano fino allo stretto di Kincov, poiché tutto il Cuang-Cung forma un unico e ben definito sistema militare, del quale la zona collinosa, che s'interpone fra Talien-van e Port-Arthur, costituisce il grande ed inespugnabile ridotto, quando sia decentemente fortificata.

I Cinesi, che nel 1894 si limitarono a fortificare Port-Arthur trascurando di provvedere alla difesa avanzata verso Talien e Dalni, videro i Giapponesi, sbarcati a Petsevo e Talien, procedere rapidamente verso Port-Arthur, occupando la regione collinosa ed investendo completamente, da terra e dal mare, la piazza.

L'occupazione della zona collinosa, che misura circa 25 chilometri in lunghezza con una media larghezza di 15, lasciando due sottili striscie di spiaggia lungo le quali si sviluppano le strade costiere e la ferrovia, sarebbe forse non troppo difficile anche oggidì, e permetterebbe ai Giapponesi, fortemente trincerati in quella zona, coi fianchi solidamente appoggiati al mare, di separare completamente la piazza di Port-Arthur dalla penisola del Liao-tung.

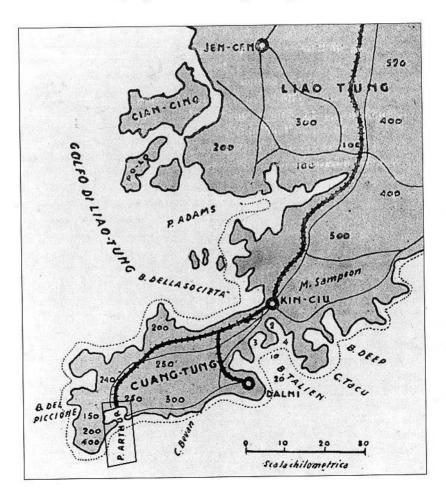
La signoria del mare guarantisce la sicurezza dell'esercito che fosse impiegato a tale scopo, contro il quale nessuna seria offensiva potrebbe esplicarsi sia da Port-Arthur per l'insufficienza della guarnigione, sia dal Liao-tung per la enorme difficoltà di superare lo stretto di Kincov che può rendersi, con minima spesa, inespugnabile.

La piazza di Port-Arthur non può quindi considerarsi indipendente da tutto il sistema orografico che costituisce la penisoletta di Cuang-tung, ed è pertanto in que-

sta sua integrità che deve essere considerata per giudicarne la funzione.

Questa funzione è essa esclusivamente marittima, come quella di Gibilterra e di Sebastopoli, oppure è anche continentale, come quella di Vladivostok, di Cherbourg..., che pur essendo peninsulari hanno una diretta influenza sui teatri d'operazione territoriali, cui appartengono?

La situazione geografica di Port-Arthur, alla estremità di una penisola, sottile e lunga circa 220 chilometri, separata da due grandi golfi dai teatri di guerra della



Corea, della Manciuria e del Pecili, non permette di assegnare alla piazza alcuna funzione di sbarramento, di manovra, di centro difensivo della regione continentale.

Quando poi si consideri che lo Stretto di Kincov e Talien è soggetto al dominio del tiro navale; che le strade ordinarie si sviluppano per lungo tratto lungo la spiaggia; che la stessa ferrovia è facilmente vulnerabile mediante brevi incursioni di drappelli di minatori sbarcati in qualsiasi punto della costiera da Kincov a Niu-Ciuang... si deve concludere che il collegamento della piazzaforte coi teatri di operazione è così precario e vulnerabile, ed è così difficile attraverso alla zona dorsale della penisola, da escludere qualsiasi funzione difensiva continentale, quando non si possegga il dominio del mare.

La funzione di Port-Arthur, considerata difensivamente, non può quindi essere che marittima, ed esclude ogni accentramento di truppe superiore alle esigenze della difesa locale della piazza.

La funzione marittima, per le considerazioni svolte precedentmente, non potendo essere quella di base d'operazione strategica della flotta, si riduce in ultima analisi a quella di piazza di rifugio, per la difesa temporeggiata.

Le caratteristiche della piazza soddisfano esse alle esigenze di questa funzione?

Considerando come piazza forte tutto il sistema del Cuang-tung, da Kinkov a Port-Arthur, parrebbe che la regione soddisfi, se convenientemente preparata, alle maggiori esigenze di una difesa ad oltranza.

Lo schizzo topografico dimostra, infatti, che la regione ha una struttura orografi-

ca opportuna per la difesa contro gli attacchi da terra e dal mare.

L'offensiva territoriale, anche se fortemente appoggiata dalla flottiglia nelle insenature che strozzano la penisola, richiede tale processo di espugnazione e tale intensità di attacchi, per poco che il cannone della piazza domini lo stretto e le insenature adiacenti, da costringere il nemico più forte e più temerario a desistere dall'impresa.

È assai improbabile che nella presente situazione il ridotto collinoso, che domina tutto lo specchio di mare adiacente, sia convenientemente preparato per la difesa.

Non si può quindi escludere in modo assoluto la possibilità di occupare quel grande ridotto e procedere ad una progressiva espugnazione dei forti, che ora cingono a tramontana e ponente la piazza; ma sarà sempre un processo difficile e pericoloso per poco che i Russi abbiano migliorate le condizioni difensive della sistemazione cinese.

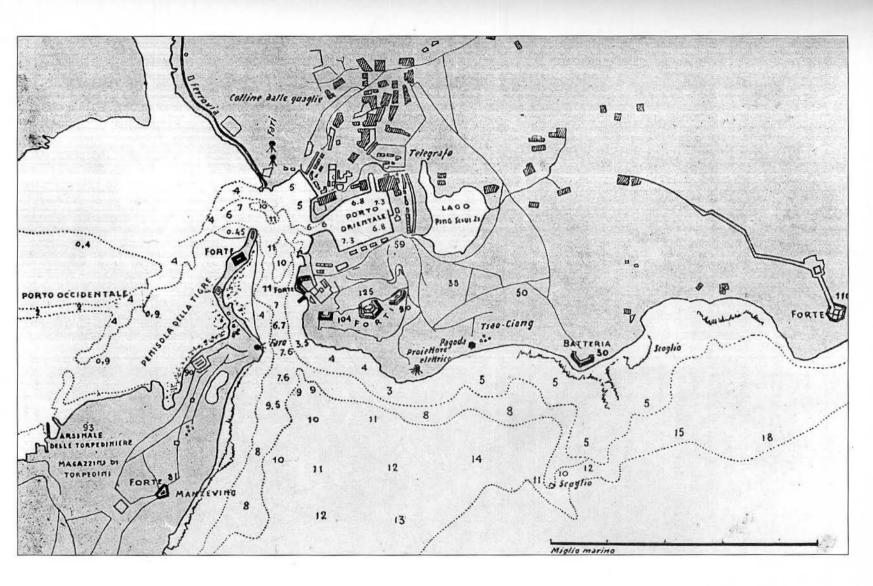
Se l'espugnazione non avviene di sorpresa per effetto di un attacco fulmineo da terra e da mare, nei primi giorni delle ostilità, cogliendo la difesa nel periodo della impreparazione, è assai dubbioso che possa più tardi conseguirsi senza un regolare processo di assedio, le cui eventualità non si possono presagire.

La difesa contro gli attacchi dal mare, escluse sempre le sorprese, per la struttura

orografica è quasi altrettanto favorita quanto quella territoriale.

Il forzamento di viva forza dell'entrata, per la strettezza del passo, per l'idrografia locale, che consente l'impiego di molteplici linee di sbarramento, per il dominio dei forti, per l'efficace concentramento del tiro... può ritenersi quasi impossibile, senza un lungo processo di bombardamenti, i cui effetti sono però molto problematici.

Il bombardamento diretto del fronte di levante non può conseguire importanti risultati, poiché l'arsenale, l'ancoraggio e la città si trovano sufficientemente ridossati sotto le alte colline, da 250 metri a 400 metri, che s'interpongono verso il mare; e non potrebbe con successo eseguirsi che da obici e mortai, con tiro arcato, ciò che richie-



derebbe istallazioni speciali d'artiglierie, ed un preliminare smantellamento dei forti

per potere avvicinare a conveniente distanza la piazza.

Il bombardamento indiretto eseguito dalla baia del Piccione, con tiro a grande distanza, variabile dai 14 ai 12000 metri, quando sia bene studiato e diretto, ha qualche maggiore probabilita di successo, poiché la dorsale delle colline, colle relative insellature, si sviluppa ad una distanza di circa 6 chilometri dall'arsenale e dall'ancoraggio di Port-Arthur.

L'esecuzione di questo tiro di precisione a grande distanza richiede però una relativa calma d'animo, e difficilmente potrebbe dare buoni risultati, se le navi doves-

sero manovrare sotto un efficace tiro costiero.

Se il fronte di ponente fosse bene armato, ciò che però pare dubbioso, gli effetti di questo bombardamento indiretto sarebbero più che problematici, data l'esiguità del bersaglio che non supera due chilometri in quadratura, e la difficoltà di controllare e regolare il tiro di precisione.

Tenendo conto di tutte le circostanze favorevoli e sfavorevoli, si può concludere che questo bombardamento indiretto ha pochissima probabilità di successo anche se eseguito con precisione e perseveranza, per poco che sia contrastato dalle batterie da costa.

Non si intende già di escludere gli effetti distruttivi e morali sulla città e sulla popolazione, che questi possono essere considerevoli; ma soltanto affermare che se la piazza è sottratta alla influenza del panico popolare, ciò che l'importanza della situazione richiede, i bombardamenti non conseguiranno effetti militari così importanti da provocare la capitolazione, anche se la piazza fosse bombardata ad oltranza.

Il maggiore pericolo per la flotta vincolata a Port-Arthur, ma non per la piazza, sarebbe indubbiamente quello della ostruzione totale della entrata del porto, con affondamento di navi, analogamente al tentativo dell'Osborn a Santiago.

La possibilità dell'ostruzione anche totale del passo, in modo da precluderlo alle

grandi navi, non può essere esclusa.

Quando però si consideri che il tentativo dell'Osborn andò fallito,benché fosse quasi incontrastato; che il fronte di Port-Arthur è assai più armato che non quello di Santiago; che il canale di accesso è anche alquanto più largo e non presenta, come quello di Santiago, punti specialmente favorevoli alla ostruzione; che il tentativo deve essere notturno, e perciò soggetto alla vigilanza torpediniera, che i Russi possono attivare con grande intensità... si può ritenere che a meno di speciale fortuna, di immediato tentativo dopo l'apertura della guerra, dell'impiego simultaneo di parecchie navi, ciò che implica molto personale ed accresce le difficoltà della esecuzione... non vi è grande probabilità di una completa e duratura ostruzione.

Tale ostruzione può, per un periodo più o meno lungo, escludere la funzione della piazzaforte e paralizzare temporaneamente l'armata; ma finché l'espugnazione non sarà compiuta, la piazza consentirà alla flotta la speranza di riprendere il suo compito, quando la squadra del Baltico richiami sopra di sé la flotta nemica.

L'ostruzione dell'entrata, senza la distruzione della flotta, non risolve completamente il problema; e poiché l'espugnazione, per quanto dicemmo, è poco probabile, si può definitivamente concludere che se Port-Arthur è bene munizionata e vettovagliata, ed i Giapponesi non giungono ad espugnarla od isolarla nei primi giorni delle ostilità, essa potrà soddisfare lungamente al suo compito di piazza di rifugio, e consentire alla flotta quella difesa temporeggiata, che non esclude importanti risultati. I principali risultati conseguibili dalla difesa temporeggiata sono i seguenti:

1°) esercitare una attiva vigilanza nella zona tattica della piazza mediante il naviglio torpediniero rendendo difficile e pericolosa l'offensiva notturna del nemico, escludendo od ostacolando i tentativi di ostruzione;

2°) eseguire qualche incursione notturna, colle torpediniere appoggiate dai più veloci incrociatori, verso la costiera della Corea dal Jalu fino a Cemulpo, mantenendo una terribile minaccia di sorpresa sui convogli delle truppe e sul naviglio indispensabile al funzionamento delle basi d'operazioni marittime, da cui debbono dipendere gli eserciti nemici;

3°) impedire in modo assoluto l'utilizzazione del golfo di Liao-tung per grosse operazioni di sbarco, ciò che è relativamente facile finché la flotta russa ha la possibilità di tentare l'uscita in massa, tanto diurna che notturna, per distruggere i convogli,

impegnando anche la grande battaglia, se non fosse possibile evitarla.

Il conseguimento di questi obiettivi della difesa temporeggiata può grandemente influire sulla condotta della guerra territoriale, ritardando e compromettendo le operazioni degli eserciti giapponesi; ma l'efficienza di questo metodo difensivo dipende specialmente dalla possibilità di avere esatte informazioni, di luogo e di tempo, circa le mosse dei convogli nemici.

È assai difficile, per una infinità di ragioni, che i Russi possano giovarsi dello spionaggio dei Coreani e dei Cinesi con quella fiducia, che è indispensabile per regolare le loro rapide incursioni contro i convogli nemici, e perciò queste dovranno dipendere da un buon servizio di esplorazione navale, che si spinga verso la costiera coreana e cinese quanto basta per conoscere con esattezza la situazione militare nel golfo del Pecili e specialmente in quello della Corea.

Questo servizio d'informazione esigerebbe un numeroso naviglio torpediniero e qualche incrociatore rapido di mediocre tonnellaggio, ma bene difeso, per le incur-

sioni verso la Corea con qualche probabilità di successo.

Il *Novik* ed il *Bojarin*, benché poco difesi, soddisfano mediocremente a questo compito d'esplorazione notturna, ma il naviglio torpediniero è troppo scarso, tenendo conto della grande logorazione di un materiale delicatissimo, che questo servizio richiede.

È quindi prudente ritenere che, ad onta di una sapiente ed energica direttività, l'esplorazione non potrà lungamente soddisfare al suo compito, e che perciò dovrà limitarsi alla zona ravvicinata alla piazza ed al golfo del Liao-tung, senza escludere però qualche eccezionale incursione verso la Corea, con effetti piuttosto morali che materiali.

La vigorosa e duratura difesa temporeggiata che potrebbe consentire la piazzaforte, è quindi compromessa dalla scarsa attitudine delle grandi corazzate a questo compito, dalla mancanza di buoni incrociatori adeguati allo scopo e dal troppo esiguo numero delle siluranti e torpediniere che si trovano oggi a Port-Arthur.

La cattiva preparazione alla guerra ha quindi esclusa la possibilità di conquistare immediatamente il dominio del mare e di contenderlo attivamente con una vigorosa difesa strategica, ed ha anche menomata la capacità di una buona ed efficace difesa temporeggiata, che le condizioni della piazza di Port-Arthur avrebbero consentito.

Le forze navali della Russia non hanno quindi un compito esattamente determinato ed un piano di operazioni preventivamente studiato, e sono quindi abbandonate al capriccio del caso od a quello dell'Ammiraglio Supremo, il quale potrebbe, con

uguale ragione, decidersi per la grande battaglia risolutiva, per la difesa strategica, o per quella temporeggiata, sempre che non sia vincolato alla maggiore prudenza dagli

ordini imperiali.

Qualunque sia la risoluzione dell'Ammiraglio, la forza degli avvenimenti finirà per imporsi costringendo, prima o poi, la flotta alla difesa temporeggiata, che può trascinarsi a lungo per le buone condizioni tattiche di Port-Arthur, ma che consente scarsa probabilità di successi per l'inettitudine della flotta al suo difficile compito temporeggiato.

* * *

IL PIANO DELLA GUERRA. – Lo studio della situazione militare marittima permette di procedere ad un esame sommario delle operazioni territoriali, nella ipotesi, che dimostrammo probabile, di un temporaneo dominio navale dei Giapponesi, sufficiente a guarantire la sicurezza degli sbarchi e l'esistenza degli eserciti.

Questa sicurezza relativa esige la paralizzazione della flotta russa escludendo la

possibilità di una vigorosa difesa strategica.

Assumiamo come un fatto compiuto, che è molto probabile, la paralizzazione della flotta russa in Port-Arthur, limitandone il compito alla difesa temporeggiata, che, come dimostrammo, ha poca probabilità di duraturi successi.

Ad onta di tanta inefficienza difensiva la flotta russa, finché non fosse ostruita in Port-Arthur, conserverebbe sempre la capacità di esercitare una relativa minaccia nel golfo del Liao-tung, sufficiente ad escludere le grandi spedizioni marittime.

I criteri fondamentali di questo studio sono quindi i seguenti:

 il dominio del mare consente libertà di sbarchi e sicurezza delle basi d'operazioni in tutta la Corea tanto occidentale che orientale;

2º) le grandi operazioni di sbarco nel golfo del Liao-tung sono pericolose finché la flotta russa non sia paralizzata od ostruita in Port-Arthur, e le piccole spedizioni eseguite alla spicciolata non consentono quel concentramento di forze richiesto dalla situazione territoriale;

3°) l'offensiva giapponese deve necessariamente procedere dalla posizione tattica di Ping-Jang verso il Jalu e tendere quindi verso la Transiberiana, che è l'obiettivo

finale della guerra.

Questi criteri tracciano le grandi direttrici ed i limiti delle operazioni territoriali; ma fra l'obiettivo iniziale del Jalu e quello ultimo della Transiberiana s'interpongono altri obiettivi intermedi, che conviene determinare con qualche approssimazione.

Prima di determinare questi obiettivi intermedi è però necessario vedere se la Transiberiana sia inevitabilmente l'obiettivo ultimo della guerra, e quali siano i suoi

punti più vulnerabili e più decisivi per la risoluzione della guerra.

Le considerazioni, che abbiamo già svolte, dimostrarono che la Transiberiana è realmente l'obiettivo militare che integra tutti gli obiettivi politici della guerra, ma può sorgere il dubbio che, date le difficoltà del suo conseguimento, sia possibile trovare una soluzione che, diplomaticamente utizzata, possa condurre alla pace.

È nostro convincimento che né la Russia né il Giappone rinuncieranno ai loro obiettivi politici se non costretti dalla impossibilità di persistere nella lotta, e che pertanto la Transiberiana è l'unico obiettivo giapponese, come il Jalu è il minimo obietti-

vo che possa soddisfare le esigenze della Russia.

Gli scrittori territoriali inclinano piuttosto verso una soluzione provvisoria, e giudicano che il Giappone, quando abbia respinto l'esercito russo oltre il Jalu e si sia solidamente afforzato sulla sponda sinistra del fiume, possa scendere a trattative, rinunciando allo sgombro definitivo dei Russi dalla Manciuria.

Oltre la menomazione morale e politica dell'influenza giapponese, alla quale ho precedentemente accennato, non poche ragioni d'indole militare obbligano a dissen-

tire da tale apprezzamento.

La linea del Jalu e sovratutto quella del Tumen sono ostacoli troppo deboli ed imperfetti per guarantire l'integrità della Corea contro la Russia, quando questa potesse in avvenire operare il necessario concentramento per l'invasione.

Nessuno può guarantire al Giappone di potere cogliere in avvenire una opportunità favorevole quanto l'attuale per raggiungere gli obiettivi, che giudica indispensabili alla sua nazionale prosperità ed anche alla sua esistenza.

I trattati non hanno che il valore conferito dalla forza, ed il Giappone non si può illudere di poter lottare colla Russia, quando questa si giudichi pronta alla lotta.

Né la linea del Jalu, né la posizione di Pieng-Jang potrebbero in avvenire salvaguardare la Corea contro l'offensiva territoriale della Russia, anche se tutta la zona intermedia fosse trasformata, ciò che è impossibile, in un campo militare.

Ma quale sarebbe la condizione dei Giapponesi sul Jalu, se la Russia conseguis-

se, come poteva e potrà conseguire, il dominio del mare?

Quali sarebbero le basi marittime indispensabili alla esistenza degli eserciti giapponesi?

Quale sarebbe la condizione di questi eserciti sul Jalu, quando la Russia, padrona del mare, potesse sbarcare alle loro spalle in Corea eserciti equipotenti?

La Linea del Jalu non può risolvere il problema politico e militare del Giappone se non nel caso che fra la Siberia asiatica e la Corea s'interponga la Manciuria, restituita alla Cina e guarantita nella sua integrità dalle maggiori Potenze mondiali.

Questo risultato non si può conseguire se non imposto dalle vittorie, che costringano la Russia a rinunciare ai futuri concentramenti nella Manciuria.

Sotto qualunque aspetto lo si consideri, il problema della guerra non ammette per il Giappone che un unico ed ultimo obiettivo territoriale; la Transiberiana.

Quali sono i punti più vulnerabili di questo obiettivo?

Il tronco da Charbin a Vladivostok non ha, nella presente situazione, che una importanza molto secondaria.

Il tronco Charbin, Mucden, Niu-ciuang, Port-Arthur ha una discreta importanza, tanto maggiore quanto più la vulnerazione fosse nordica, e per conseguenza la zona ferroviaria di Charbin è quella di massima importanza risolutiva, mentre è anche quella di massima vulnerabilità, per l'utilizzazione che gli eserciti giapponesi trarrebbero nello loro offensiva dai due tronchi di ferrovia, che da Ninguta e da Mucden si congiungono a Charbin.

Nessun dubbio quindi che la zona ferroviaria di Charbin sia l'obiettivo ultimo della guerra, conquistato il quale rimane esclusa, per la Russia, la possibilità di futuri concentramenti nella Manciuria.

Quale è la via più probabile dell'offensiva giapponese, e quali sono gli obiettivi intermedi?

La via più diretta, più facile e che consentirebbe la massima utilizzazione della anarchia cinese, che le prime vittorie giapponesi faranno divampare in tutte le regioni adiacenti, è certo quella del Lao-tse, che da Niu-Ciuang per Mucden mette a Charbin.

Questa offensiva diretta non potrebbe tentarsi con forze numericamente inferiori alle nemiche dislocate in quella regione, ammettendo che quelle del Jalu siano costrette a fronteggiare l'esercito giapponese concentrato a Ping-jang.

Il minimo delle forze di questo esercito del Liao sarebbe quindi di circa cento mila uomini, che dovrebbero sbarcarsi quasi simultaneamente, per fare fronte alla immediata offensiva dell'esercito russo dislocato nella bassa regione del Liao.

Questo esercito di cento mila uomini, al minimo, dovrebbe avere una buona base di operazione al sicuro da qualsiasi offesa della flotta nemica, per tutto il tempo necessario a conquistare l'obiettivo, cioè fino al termine della guerra.

Finché la squadra russa non è completamente ostruita, per le considerazioni già espresse né gli sbarchi, né la base d'operazione avrebbero l'indispensabile sicurezza, e perciò l'offensiva diretta non può tentarsi, e deve essere assolutamente esclusa se non si ha certezza di salvaguardare, per tutto il periodo della guerra, il dominio del mare.

L'offensiva diretta con un grosso esercito capace di conseguire da solo l'obiettivo transiberiano è quindi incompatibile colla situazione generale, ciò che non esclude però la possibilità ed anche la necessità di una offensiva complementare di qualche entità, quando l'esercito del Jalu, per le vittorie già riportate, puntasse direttamente sopra Mukden.

In tale caso, un esercito di cinquanta o quaranta mila giapponesi, sbarcando a Jingov od a Niu-Ciuang, puntando anch'esso su Liao-Jang e Mucden coopererebbe coll'esercito principale pel conseguimento di un comune obiettivo.

Le operazioni di sbarco nel Golfo del Liao-tung sono quindi subordinate a due condizioni:

1°) la completa ostruzione della piazza di Port-Arthur;

2º) la vittoriosa e rapida avanzata del principale esercito giapponese dal Jalu sopra Mucden.

È quindi assai probabile che queste operazioni nel Golfo del Liao siano lungamente differite o vengano escluse; ma non è però da escludersi qualche finta manovra ed anche qualche sbarco eventuale per accreditare la minaccia di una grande invasione, onde vincolare alla bassa regione del Liao una forza considerevole, che in caso diverso potrebbe essere diretta a fronteggiare l'esercito principale sul Jalu.

Mantenere viva nei Russi la preoccupazione di una grande minaccia sul Liao paralizzando grandi reparti dell'esercito, è sapienza di guerra che i Giapponesi non trascureranno tanto più che essa implica nessun pericolo serio e nessuno spreco di forze o di denaro.

L'offensiva principale contro Mucden e Charbin deve quindi avere la sua base tanto continentale che marittima sul Jalu, consolidata da qualche campo militare in buona posizione tattica e strategica (probabilmente a Ping-jang, già occupata dai Cinesi nella guerra del 1894), per coprire la Corea contro qualsiasi offensiva, poco probabile, che i Russi potessero, nel corso della guerra, esplicare oltre il Jalu, per la conquista di quella importante regione.

Le basi marittime indispensabili all'esistenza degli eserciti giapponesi sono quindi: quella di Antung-Visu alle foci del Jalu; quella di Cinampo alla foce del Taidong, e quella principale di Cemulpo, con basi secondarie a Gensan, Fusan, Mazampo e Moepo per provvedere a tutte le eventualità della salvezza degli eserciti nella ipotesi della disfatta.

Le basi marittime di Niu-Ciuang e Jingov alla foce del Liao non entrerebbero in azione che più tardi, quando l'esercito russo fosse già stato respinto sopra Mucden, e la loro sicurezza fosse guarantita dal dominio quasi assoluto del mare.

Le precedenti considerazioni permettono di presagire che il processo delle operazioni offensive territoriali dei Giapponesi sarà presso a poco analogo a quello seguito nella guerra contro la Cina, onde respingere gli eserciti russi, se ciò sarà possibile, sopra Mucden.

Gli obiettivi di questo periodo delle operazioni, dopo superato il Jalu, saranno quindi Junguang e Tsau-Cao sulla strada che da Kiuliu punta direttamente su Liao-jang; e Sujen ed Hai-ceng sulla strada che da Antung punta direttamente su Niu-Ciuang, con un ramo che si stacca verso Hai-ceng.

È assai probabile che l'esercito giapponese, passato il Jalu, si divida, come nel 1894, in due, puntando l'uno su Liao-jang, l'altro su Niu-Ciuang, mantenendo però sulla destra, verso Samaki, grosse colonne per guarantirsi contro gli attacchi di fianco.

È pure probabile che i Giapponesi, per coprire la loro base d'operazione e guarantire la ritirata, fortifichino, appena occupate, le posizioni di Fung-uang e di Hai-ceng come fecero nella guerra contro la Cina.

Se gli eserciti giapponesi saranno in grado di spingere vigorosamente l'offensiva, ciò che è probabile, data la relativa impreparazione dei Russi, si può presagire che il primo periodo delle operazioni territoriali si concluderà coll'afforzamento dei Giapponesi a Fung-uang ed Hai-ceng e coll' investimento del campo trincerato di Liao-jang, ove i Russi opporranno una resistenza ad oltranza.

Da quest'istante nessuna seria previsione è possibile poiché mancano gli elementi per giudicare:

1°) la capacità di resistenza dei Russi a Liao-jang;

2°) la possibilità, pei Giapponesi, di girare Liao-jang e spingere l'offensiva sopra Mucden e Charbin;

3°) la possibilità della cooperazione dell'esercito del Liao, subordinata sempre al dominio del mare;

4°) le difficoltà dell'offensiva nella ipotesi della mancata cooperazione dell'esercito del Liao, ciò che accresce enormemente i pericoli dell'esercito costretto a dipendere sempre dalla lontana base del Jalu;

5°) l'influenza delle vittorie giapponesi sul governo della Cina e sullo spirito delle popolazioni e dell'esercito, che possono fare causa comune coi Giapponesi, ad onta di tutte le dichiarazioni di neutralità.

Ciò che si può con qualche fiducia presagire si è che senza la cooperazione dell'esercito del Liao e la base marittima di Niu-Ciuang l'offensiva oltre Mucden sarebbe oltremodo pericolosa, e che perciò il conseguimento dell'obiettivo finale, la Transiberiana, è subordinato a quello del dominio assoluto del mare per tutta la durata della guerra.

Siccome questo dominio assoluto dipende dalla capacità di resistenza di Port-Arthur e dalla possibilità della difesa navale, così si può concludere, come affermai due mesi or sono¹, che l'obiettivo ultimo della guerra si collega indissolubilmen-

¹ D. Bonamico, *L'obiettivo militare della guerra*^{*}, in *Giornale d'Italia* dell'8 febbraio 1904 (Nota di D.B.)

te a quello immediato di Port-Arthur, e che tutta la guerra continentale è indissolubilmente vincolata all'assoluto dominio del mare.

III

IL SECONDO PERIODO DELLA GUERRA. («Rivista Marittima» luglio 1904)

IL BLOCCO DI PORT-ARTHUR. – Tutte le operazioni nella zona del Kuang-tung, che fa sistema con Port-Arthur, si possono comprendere sotto questo titolo distinguendole in marittime e territoriali.

Il blocco marittimo durante il 1º periodo della guerra fu specialmente strategico e costituito da linee di crociera o di osservazione a distanza, che si mantennero anche durante il 2º periodo.

La 1ª linea di crociera funzionava fra Wei-hai-wei e l'arcipelago James, nella stretta nordica del mare Giallo, larga circa 150 km., ed era mantenuta dalla 3^ squadra costituita dagli incrociatori rapidissimi.

La 2ª linea di crociera si svolgeva nel golfo di Corea, con dislocazione variabile fra Cefu, Cinampo e le Elliot, con distanza di circa 100 km. da Port-Arthur, ed era mantenuta dalla 1ª squadra (Nashiba) e dalla 2ª (Kamimura) finché questa non venne distaccata a Vladivostok.

La sorveglianza diretta della piazzaforte era affidata alla 4ª squadra (Uriu) ed alle squadriglie torpediniere che di giorno si mantenevano a circa 12 miglia da Port-Arthur e di notte si avvicinavano per ricognizioni ed operazioni di sbarramento.

Il blocco tattico effettivo e permanente non fu stabilito che verso i primi giorni del maggio, per coprire contro ogni minaccia le grandi operazioni di sbarco a Pitsevo e Taku.

Questo blocco però non ebbe mai i caratteri di un assedio stabile, con le navi ancorate come a Santiago, poiché le fortificazioni più potenti, le squadriglie di siluranti ed altri mezzi di cui disponevano i Russi avrebbero reso assai pericoloso il metodo di ancoramento, fuori tiro, in 70 od 80 metri di fondo.

L'ostruzione dell'entrata eseguita il 3 maggio escludeva l'utilizzazione delle grandi navi, e finché tale situazione persisteva non si avevano a temere che le uscite del naviglio torpediniero, contro le quali era sufficiente e necessario l'analogo naviglio giapponese.

Il blocco tattico fu quindi regolarmente stabilito dalla 4^a squadra alla quale si aggiunse la 6^a (Kataoka), con una forza complessiva di una diecina di piccoli incrociatori ed una trentina di siluranti di 1^a e 2^a classe.

La 5^a squadra (Hokoya) e la 7^a (Togo minore) erano impiegate per servizi dei convogli di sbarco e basi d'operazione, ed erano costituite da cannoniere, torpediniere di 2^a classe e navi di servizio locale.

L'organizzazione generale di tutti i servizi di blocco e di sbarco era quindi ammirevole, corrispondente a tutte le esigenze, e si è rivelata in ogni eventualità adeguata allo scopo. Le operazioni marittime principali dal 1º maggio al 20 giugno furono le seguenti:

1°) tentativi di ostruzione della entrata nella notte dal 2 al 3 maggio, e dal 2 al 3 giugno ancora dubbioso, ma certo fallito, e del quale è inutile occuparci;

2º) fazioni torpediniere, tra le quali primeggiano quelle del 15 maggio e del

14 giugno;

- 3°) operazioni di affondamento e sgombro di mine durante tutto il periodo del blocco;
- 4)° bombardamenti notturni e diurni tra cui primeggiano quelli del 3, 19, 26 maggio e del 3 giugno;

5°) l'affondamento della *Hatsuse*, del *Mijaco*, del *Giliak*, della torpediniera giapponese 48... per scoppio di mine e del *Joshino* per investimento col *Kasuga*.

Il tentativo di ostruzione nella notte dal 2 al 3 maggio fu il più importante fra tutti

per il successo pienamente conseguito.

È superfluo ripetere le considerazioni già svolte nei cap. III e IV circa le difficoltà e l'efficienza di queste ostruzioni, e sarà perciò sufficiente riferire le circostanze caratteristiche del fatto.

La 1ª e la 3ª squadra assistevano a grande distanza, come di consueto, alla operazione.

I piroscafi destinati alla ostruzione erano dieci, in tre gruppi, che giunsero successivamente e con direzioni diverse, dalle 2 alle 3, sulla rada di Port-Arthur.

Le torpediniere di avanguardia fecero una ricognizione dall'una alle due, e gli incrociatori fecero, a distanza, il solito bombardamento per sviare il tiro delle batterie russe.

Di tale bombardamento simultaneo, inefficace, non si comprende bene lo scopo, ma forse deve essere consigliato da qualche circostanza speciale dell'attacco torpediniero.

Il mare era molto grosso, con bufere di dense nebbie e di vento. L'operazione pare fosse contromandata, ma l'ordine non pervenne a destinazione.

I Russi contrastarono con le batterie, con le torpediniere e cannoniere l'attacco; ma i due piroscafi *Totomi* (comandante Honda) e *Mikava* (comandante Sosa), spezzata la catena, riuscirono a penetrare nel canale ed affondarsi vicini, in modo da ostruire il passo. Altri sei vapori affondarono vicinissimi, sulla entrata del canale, e due si ritirarono.

Le perdite giapponesi furono di un centinaio di uomini ed una trentina di naufraghi raccolti dai Russi. Pochissimi poterono salvarsi sui battelli a cagione del grosso mare.

Militarmente e nauticamente questa operazione fu anche più audace ed ammirevole delle due precedenti.

L'ostruzione, sebbene completa, non può essere duratura, ed è pertanto lecito ripetere che, quanto prima, le corazzate faranno atto di presenza sulla rada e che perciò, tutto sommato, a meno di circostanze eccezionalissime, queste operazioni non equivalgono i sacrifizi che costano.

La fazione torpediniera del 15 maggio fu tentata dal *Novick* e 12 siluranti per molestare gli incrociatori che scortavano la *Jashima*, offesa da una mina contemporaneamente alla *Hatsuse*.

⁵ Relazione di Togo - dal 4 Japan Times- del 14 maggio 1904 (Nota di D.B.).

Questo tentativo di giorno contro navi bene armate non poteva riuscire e venne respinto.

La fazione del 14 giugno fu eseguita dal *Novick* con 10 siluranti contro 4 squadriglie giapponesi, che appoggiavano una ricognizione eseguita dalle truppe che assediano Port-Arthur.

Si ignorano i risultati della pugna torpediniera, ma si ritiene che i danni fossero piccoli da entrambe le parti, poiché avvenne di giorno senza che si impegnasse la mischia, essendosi le siluranti giapponesi mantenute a distanza dal *Novick* che rientrò in porto alle 15, dopo due ore di combattimento a grande distanza.

Ciò che importa avvertire, come conseguenza di tutte le fazioni torpediniere avvenute nel 1° e 2° periodo, è che il *Novick* ha sempre disimpegnato un lodevole servizio, e che la lotta di artiglieria fra siluranti è di scarsa efficienza se non si impegna la mischia.

Il 2º periodo della guerra, per quanto riguarda il blocco di Port-Arthur, fu caratterizzato da un continuo lavorio di affondamento e sgombro di mine, del quale è assai difficile giudicare la reale utilità.

Tra le operazioni di affondamento merita speciale menzione, dopo quella che provocò il disastro della *Petropawlosk* e l'avaria della *Pobieda*, l'altra eseguita nella notte dal 14 al 15 maggio che causò la perdita della *Hatsuse* e la grave avaria della *Jashima*, che dovette incagliare sull'isola Miao.

Questi disastri, che dal Togo sono attribuiti all'azione di un sottomarino, sono invece attribuiti dai Russi all'affondamento di un banco di mine per opera di giunche e di siluranti, con la cooperazione di una cannoniera o di un piroscafo posa-mine.

È impossibile esprimere un giudizio preciso su questa operazione, ignorandone i particolari, che si conosceranno forse soltanto a guerra finita; ma se il disastro della *Hatsuse* è dovuto ad esplosione di mine, affondate a 10 km. dalla costa, in fondali di 80 metri ed anche più, si deve convenire che queste operazioni tendono ad assumere una eccezionale importanza e meritano considerazione maggiore di quanta fosse loro concessa.

La questione assume due aspetti principali, quello internazionale e quello tattico.

La prima è certo di capitale importanza e spiega la campagna giornalistica mossa contro l'affondamento di mine in acque internazionali ed in mari molto frequentati.

Quali sarebbero infatti le conseguenze di questo sistema se in una guerra franco-britannica si seminsse di mine la Manica?

La questione deve quindi essere sollecitamente risolta da prescrizioni internazionali e non vi ha dubbio che il sistema debba essere escluso.

Il problema tattico è invece di una complessità eccezionale, poiché integra tutto un sistema di guerra difensiva ed offensiva, quando si consideri che l'affondamento di banchi di mine, sistema Elia, possa avere per scopo l'abilitazione di una forza navale a manovrare dietro questi banchi protettivi, sia in alto mare sia giovandosi delle condizioni idrografiche costiere.

È impossibile risolvere anche approssimativamente il problema senza uno studio adeguato alla sua importanza, e perciò ci atteniamo, per ora, a quelle sole considerazioni che emergono dai fatti compiuti.

I risultati positivi, secondo gli intendimenti dei belligeranti, si concretano nella perdita della *Petropawlosk*, della *Hatsuse* e nelle gravi avarie della *Pobieda*, che furono riparate, e della *Jashima* che pare ancora inutilizzata.

Il bilancio di questi danni è più sfavorevole al Giappone che alla Russia, ma, anche ammettendo l'equivalenza, ne risulterebbe un gran dubbio circa l'efficienza del sistema, quando si consideri la grande menomazione, tanto per il bloccante come

per il bloccato, di tutte le modalità risolutive della guerra.

Nel caso speciale del teatro di guerra del Pecile, data l'efficienza del blocco strategico mediante forti crociere nel canale di Wei-hai-wei, ne risulta un vantaggio per il Giappone che serba sempre immenomata la più importante modalità del conflitto; ma ben diversa sarebbe la situazione relativa dei belligeranti se si trattasse di un grande ed aperto teatro di guerra come quello delle Antille, dove il Sampson fu costretto al blocco tattico per inefficienza assoluta di quello strategico.

Ogni teatro della guerra ha le sue caratteristiche che determinano i sistemi di dominio e di conflitto navale, e si deve essere molto cauti nel generalizzare gli inse-

gnamenti che emergono da situazioni speciali.

I risultati negativi, che non sono negli intendimenti dei belligeranti, furono la perdita del *Jennisei*, di due cannoniere tipo *Giliac*, di due torpediniere per conto dei Russi e del *Mijaco*, della torpediniera 48 e di altre due piccole navi per conto dei Giapponesi, ciò che dà un bilancio presso a poco equivalente e che contribuisce sempre più ad escludere gli entusiasmi per tale sistema.

Quando si consideri poi che tutto questo lavorio, da entrambe le parti, si risolve in un logoramento di grandi energie fisiche quanto morali e tende perniciosamente a sviare le menti dalla vera direttività della guerra, che deve tendere alle grandi risoluzioni navali senza smarrirsi o struggersi nelle panie dei ripieghi, si deve concludere che, a meno di situazioni eccezionali, idrografiche o militari, bisogna essere molto scettici circa l'efficienza risolutiva dei metodi secondari della guerra e di quello delle mine specialmente, quando lo si volesse elevare alla dignità di un sistema fondamentale della guerra.

I bombardamenti notturni o diurni, che si susseguirono intensamente nel primo periodo, assunsero una intensità ed una efficienza sempre minori, per l'allontanamento delle grandi navi, per l'esperienza negativa già fatta, e per l'impossibilità di uti-

lizzare contro le fortificazioni costiere il piccolo naviglio indifeso.

L'esperienza di questa guerra ha riconfermato gli insegnamenti di quella ispanoamericana, e si può sinceramente concludere, come previdi nel 1880,⁶ che per l'attacco di una piazzaforte occorrono mezzi eccezionali, appositamente costruiti, cioè *navi-cannoni* e *navi-bersaglio*, senza di che i risultati non compensano le spese e i danni.

Gli avvenimenti più importanti di questo 2° periodo del blocco navale furono quelli che riguardano la menomazione della flotta giapponese, cioè la perdita della *Hatsuse*, del *Joskino*, del *Mijaco*, di due o tre torpediniere e la grave avaria della *Jashima*.

Queste perdite, che riducono permanentemente la potenza della flotta, hanno una importanza assai superiore a quella della ostruzione, poiché questa come previdi venne parzialmente rimossa, mentre quelle non possono più essere sostituite, ciò che agevola, come dicemmo, il futuro compito della flotta del Baltico.

⁶ D. Bonamico, *Elementi della guerra marittima*, cap. III (Nota di D.B.).

L'episodio dell'affondamento della *Hatsuse* non ha in sé una importanza tattica speciale, ed il solo insegnamento che se ne può trarre è quello di una grande prudenza nell'avvicinare una zona di mare seminata di torpedini affondate o vaganti e della necessità di provvedere più efficacemente alla difesa contro gli scoppi dei siluri e delle mine.

La perdita del *Joshino* per investimento col *Kasuga* è una di quelle eventualità della guerra che difficilmente si possono escludere, specialmente durante un blocco in paraggi dominati da nebbie.

Questa perdita equilibra quella del *Bogatir*, per modo che gli impreveduti accidenti non alterano la relativa potenzialità delle flotte, e si può anche affermare che, dato il grande movimento del naviglio giapponese, questa unica accidentalità è piccola cosa nel bilancio dei disgraziati accidenti.

Il blocco navale meriterebbe maggiori considerazioni, ma poiché molte questioni furono già esaminate nel capitolo precedente ed altre lo saranno nei seguenti, così procediamo a considerare il blocco territoriale che si collega militarmente a quello marittimo.

L'esercito giapponese destinato all'assedio ed espugnazione di Port-Arthur era sbarcato, come appresso diremo, fra il 5 ed il 15 maggio nella zona di Pitsevo, ove erano già stati approntati i mezzi di sbarco dalla flotta che aveva alle Elliot la sua base d'operazione.

Il 2º esercito, al comando del maresciallo Oku, si componeva, per l'attacco di Porth-Arthur, della 1ª, 3ª e 4ª Divisione, con truppe complementari e grandi servizi di esercito.

Dopo la vittoria di Kinceu-Nansan, della quale ci occuperemo tra breve, l'esercito di Oku procedette alla occupazione parziale del Kuang-tung, mentre la Marina occupava Talien e Daluy, che erano rimaste in potere dei Russi, sgombrandole dalle mine e preparando la base marittima per l'espugnazione di Port-Arthur.

Il processo di occupazione del Kuang-tung è poco conosciuto, poiché i Giapponesi mantengono un geloso segreto, ma dai rapporti ufficiali dello Stössel, comandante della piazza, parrebbe che, dopo una serie di combattimenti fra avamposti, i Giapponesi occupassero e fortificassero nella prima quindicina di giugno una linea di investimento a 12 km. circa dalla cinta esterna di Port-Arthur, sbarcando contemporaneamente a Kinceu e Talien il parco e materiali d'assedio.

Occupata e fortificata la linea di investimento per respingere ogni controattacco del presidio, il maresciallo Ohu, che aveva ricevuto poderosi rinforzi, lasciò nel Kuang-tung un corpo di assedio di circa due Divisioni, e con le altre due, probabilmente la 1ª e la 4ª, riprese la via del Liao-tung, prendendo posizione a Kinceu e Pulan-tien per opporsi al corpo di Stakelberg che, come diremo, accorreva da Kaiping in soccorso di Port-Arthur.

La piazza era quindi completamente isolata ed investita, ed il corpo di assedio di circa 30000 uomini era sufficiente a tutte le esigenze della situazione militare.

La capacità di resistenza di Port-Arthur è variamente giudicata. I Russi ritengono che essa sia inespugnabile, che abbia viveri per sei mesi e munizioni sufficienti; ma vagliando tutte le informazioni è più prudente ritenere che, se le fortificazioni sono solide, la situazione generale della piazza sia abbastanza critica, e che perciò la partenza della squadra navale per molte ragioni, non debba essere a lungo differita.

IL TERZO PERIODO DELLA GUERRA («Rivista Marittima» ottobre 1904)

CONSIDERAZIONI GENERALI. – La distinzione e classifica dei periodi della guerra, determinata nel Cap. Il fu stabilita assumendo come ipotesi che i Giapponesi fossero in grado di spingere vigorosamente l'offensiva fino a Liao-jang e Mukden, ciò che si è pienamente realizzato.

I periodi successivi della guerra non potevano essere preveduti nell'aprile, poiché la situazione militare derivante dalla preparazione e dalle caratteristiche della guerra poteva variare in modo da escludere la probabilità di una continuata offensiva

giapponese oltre Mukden.

La situazione militare risultante dalle grandi battaglie avvenute nella zona di Liaojang non esclude che i Giapponesi possano, per qualche altro tempo, persistere nella loro offensiva; ma le fasi di questa offensiva non possono essere prevedute, come affermai nel Cap. III, fascicolo di aprile, senza una rigorosa analisi di tutti i determinanti della nuova situazione militare, la quale nel suo complesso è assai meno propizia ai Giapponesi di quanto fosse logico presagire dalla situazione iniziale.

Questo miglioramento della situazione dei Russi nella Manciuria, ad onta di tutte le disfatte navali e territoriali, deriva interamente dall'avere essi rinunciato, per ora, alle illusioni di assumere prontamente l'offensiva, sottraendosi così alle terribili con-

seguenze di disastri inevitabili.

La perdita della bassa Manciuria, come previdi fin dal febbraio, era inevitabile dati i determinanti della situazione iniziale, ma questa perdita poteva implicare grandi disastri e compromettere gravemente tutta la campagna di guerra, se non si riusciva a salvare gli eserciti, operando in tempo una sapiente ritirata, estrinsecando contemporaneamente una energica controffensiva, di posizione in posizione, che riuscisse a contenere una irruente offensiva.

Il maggiore pericolo che minacciasse gli eserciti russi era quello di un soverchio indugio nella zona di Liao-jang, che poteva certamente consentire una più lunga resistenza, ma poiché tale pericolo fu scongiurato è lecito ritenere che la salvezza degli

eserciti non abbia più ad essere seriamente compromessa.

Questo grande, se non vittorioso, risultato è specialmente dovuto ai grandi meriti di Kuropatkin [comandante in capo russo - N.d.c.], che si è rivelato, per genialità e solidità di carattere, un sommo capitano, ed agli errori di direttività generale della

guerra commessi dai Giapponesi.

Il grande merito del Generalissimo russo risulterà dalla compendiosa narrazione del terzo periodo della guerra, ma poiché la sua direttività era in gran parte subordinata a quella dei Giapponesi non sarà forse inopportuno chiarire quali fossero i loro errori di direttività, le cui conseguenze si vennero concretando nel terzo periodo della guerra.

Questi principali errori di direttività generale furono:

1°) Una deficienza di genialità nel concepimento del piano della guerra, che i Giapponesi ricalcarono quasi scrupolosamente, per quanto riguarda il primo e secondo periodo del conflitto, da quello adottato nel 1894 contro la Cina;

2º) L'eccessiva lentezza della mobilitazione generale dell'esercito di prima linea, che durò cinque mesi circa, e che devesi principalmente attribuire al piano di guerra prescelto;

3°) Il ritardo nell'operare l'investimento di Port-Arthur, che avrebbe dovuto eseguirsi immediatamente dopo il combattimento navale del 9 febbraio, quando la flotta russa era in massima parte inabilitata e la piazza forte difettava completamente di munizioni e di viveri.

Ebbi già occasione di segnalare, nel marzo e nell'aprile, in questa Rivista ed in altre pubblicazioni, questi errori di direttività, ma poiché allora quegli apprezzamenti parvero, sotto l'impressione delle ardimentose iniziative giapponesi, alquanto premature se non avventate, così pare opportuno constatarne la ragionevolezza a fatti compiuti.

È oggi accertato che nel mese di marzo i Russi non avevano in Manciuria, disponibili per operazioni manovrate, che 90000 uomini al massimo, costituenti tre corpi d'esercito incompleti, disorganizzati, sprovveduti dei grandi servizi, con artiglieria e treno deficientissimi.

Questi tre corpi d'esercito siberiani erano dislocati il 1º fra Mukden e Niu-ciuang: il 2º nella zona del Jalu ed il 3º nel Liao-tung ed in massima parte a Port-Arthur, e perciò ad una distanza di oltre 200 chilometri l'uno dall'altro.

Essi erano quindi strategicamente isolati, incapaci di reciproca correlazione, organicamente indipendenti, a disposizione di un dilettante di strategia, privi di un comandante in capo, che giunse solo nei primi di aprile sul teatro della guerra, da oltre due mesi dichiarata.

Tutto ciò costituiva uno stato d'anarchia militare che persistette ancora nell'aprile e nel maggio per la disastrosa influenza del palese dissidio fra l'Alexeieff ed il Kuropatkin, e per la menomazione dell'autorevolezza di questi, derivante dalla invadenza del Consiglio imperiale nel campo del Generalissimo.

Questo stato di disordine materiale, intellettuale e morale non cessò mai completamente, ma dal giugno in poi si verificò un sensibile miglioramento e l'esercito acquistò, nelle mani del Kuropatkin, una sufficiente integrità organica e solidità disciplinare.

Si può quindi, in base a fatti pienamente accertati, affermare che durante tutto il marzo e l'aprile i Giapponesi, data la solidità organica e la superiorita dell'artiglieria, anche non tenendo conto degli altri elementi di maggiore efficienza tattica, potevano confidare nella vittoria a parità di forze, e potevano spingere vigorosamente l'offensiva finché non fosse compromesso il dominio del mare.

Gli sbarchi che furono iniziati il 5 maggio, dopo il passaggio del Jalu, potevano con piena sicurezza eseguirsi nella seconda metà del marzo, dopo lo sgelo degli estuarii del Jalu, di Taku, del Liao, ed anche nella prima metà a Pitzevo.

Nessuna ragione militare si opponeva ai grandi sbarchi nel marzo, essendo i Giapponesi padroni quasi assoluti del mare e nessuna ragione, se non sia quella di attenersi rigorosamente ad un errato piano di guerra, giustifica il ritardo di quasi due mesi nella esecuzione della principale operazione, quando i risultati della guerra dipendevano appunto dalla rapidità dell'offensiva.

Il Giappone si preparava da otto anni a questa guerra; aveva afferrato l'istante propizio per provocarla ed iniziarla, e doveva essere pronto ad operare la mobilitazione generale nei limiti di tempo che sono stabiliti per gli eserciti europei dai quali aveva tutto copiato.

La mobilitazione dell'esercito di prima linea, od almeno dei due terzi di quest'esercito, sufficiente per l'offensiva iniziale, doveva essere ultimata nel febbraio, e poiché la concentrazione delle navi per il trasporto era stata preveduta, i grandi sbarchi potevano iniziarsi e compirsi nel mese di marzo.

I Giapponesi conoscevano esattamente la situazione militare del nemico, forse meglio che non la conoscessero i Russi stessi, e perciò dovevano avere la certezza che due Divisioni nella Corea e sei Divisioni nel Liao-tung, sbarcate a Pitzevo e Talien, che erano nel febbraio indifese, erano sufficienti a tutte le esigenze della

situazione nei mesi di marzo e di aprile.

È superfluo ripetere, qui, quanto ebbi già occasione di affermare nei fascicoli dell'aprile e del maggio a dimostrazione della possibilità di conseguire contemporaneamente gli obiettivi del Jalu e di Port-Arthur, mediante lo sbarco di due divisioni nella Corea; di due a Talien o Pitzevo per l'occupazione del Kuang-tung e l'isolamento di Port-Arthur, e di quattro Divisioni a Pitzevo per appoggiare il movimento verso Port-Arthur, occupare lo stretto di Kinceu e fare fronte alle prime minaccie che si potessero esplicare dai Russi nel Liao-tung, in attesa di prendere sollecitamente l'offensiva verso Kiai-ping quando gli sbarchi complementari, che potevano eseguirsi senza alcuna difficoltà nell'aprile, lo consentissero.

Tutto ciò, per l'evidenza dei fatti compiuti, non ha più bisogno di essere dimostrato; ma ciò che non appare forse ancora evidente, è la grave conseguenza degli indugi giapponesi, della quale è necessario rendersi conto per apprezzare giusta-

mente la situazione presente a quella futura.

Il differito isolamento di Port-Arthur, che ne avrebbe sollecitamente provocata la capitolazione per fame, ha già costato al Giappone il sacrifizio, da me preveduto nel giugno, di 20000 uomini per morti, feriti ed epidemici, e ne esigerà parecchie altre migliaia prima che si consegua lo scopo; ma ciò che maggiormente importa si è che il processo lungo d'espugnazione, derivante dall'afforzamento ed approvigionamento della piazza, ha sottratto all'esercito della Manciuria un contributo che, tutto sommato, non è certo inferiore a 50000 uomini; anche tenendo conto delle grosse perdite che sarebbero derivate dai combattimenti contro il forte e valoroso presidio, che certamente non avrebbe capitolato per fame senza tentare di aprirsi una via di scampo attraverso alle posizioni fortificate dal nemico, per quanto questo scampo, per le ragioni già dette nel Cap. IV, avesse nessuna probabilità di successo.

Il ritardo di circa due mesi nell'assumere l'offensiva ha permesso ai Russi di portare in azione tre Corpi d'esercito completi, il 4º Corpo siberiano ed il 10º e 17º europeo, oltre gli ingenti reparti del 1º Corpo d'esercito europeo, di cavalleria, di guardie di frontiera e della ferrovia; di dare all'esercito della Manciuria una buona solidità organica, di preparare con difese semipermanenti le forti posizioni di Taci-ciao ed il campo trincerato di Liao-jang, oltre l'afforzamento delle posizioni secondarie di Kai-ping, di Tu-men-cheng, di Hai-ceng, di Anping... di provvedere alle maggiori esigenze di tutti i grandi servizi... ciò che, tutto sommato, rappresenta un equivalen-

te di circa 150000 soldati.

È oggi indiscutibile che sei Divisioni giapponesi, dati tutti gli elementi materiali, intellettuali ed eroici di cui diedero prova, avrebbero facilmente conseguito l'obiettivo di Liao-jang prima della stagione delle pioggie, e gradualmente rafforzate dalle altre sei Divisioni di prima linea, oltre le due assegnate a Port-Arthur, avrebbero ripresa l'offensiva verso Karbin, dopo consolidata la situazione nella bassa Manciuria, con

tutta la probabilità di conseguire, prima della stagione invernale, l'ultimo obiettivo della guerra, cioè l'isolamento di Karbin, troncandone le comunicazioni ferroviarie colla Russia.

Il miglioramento della situazione militare dei Russi, derivante dagli errori dei Giapponesi, non implica ancora che questi non possano persistere nella offensiva oltre Mukden e Tien-ling, e tanto meno che i Russi possano, come forse sperano, riprendere tra breve l'offensiva; ma implica bensì, pei Giapponesi, sacrifizi assai maggiori di quelli che avrebbero incontrati due mesi prima, e non esclude la possibilità che essi non siano più in grado di raggiungere prima della stagione invernale il loro ultimo obiettivo, ciò che aggraverebbe grandemente la loro situazione futura.

Queste considerazioni permettono di concludere che gli errori di direttività dei Giapponesi hanno forse compensato quelli di impreparazione dei Russi, e che la situazione del settembre deve essere considerata come il punto di partenza di una nuova grande fase della guerra, come affermai nel Cap. III.

* * *

LE OPERAZIONI NELLO SCACCHIERE ORIENTALE. – Lo scacchiere di Vladivostok e della Manciuria orientale è rimasto durante i due primi periodi della guerra e rimarrà ancora secondario fino alla caduta di Port-Arthur ed alla definitiva concentrazione degli eserciti russi nella zona di Karbin.

Le due condizioni non possono scindersi, poiché la flotta giapponese non può impegnarsi a fondo contro Vladivostok finché deve contrastare l'uscita alla squadra di Port-Arthur, e le operazioni territoriali non possono con sicurezza iniziarsi finché gli eserciti della Manciuria non siano in grado di dare la mano al corpo d'assedio od all'esercito cooperante che venisse sbarcato nella zona di Possiet per marciare su Karbin.

La lunga e sorprendente resistenza di Port-Arthur che potrebbe ancora prolungarsi, e le considerazioni precedentemente svolte circa la ritardata offensiva dei Giapponesi e la migliorata situazione dei Russi, permettono di supporre che una intensa offensiva, navale e territoriale, non possa più essere esplicata contro Vladivostok prima della stagione invernale ed il congelamento delle zone costiere.

È quindi assai probabile che i Giapponesi, anche dopo la caduta di Port-Arthur, si limitino al blocco strategico della piazza di Vladivostok, rinunziando all'assedio ed all'isolamento per non esporre un grosso Corpo d'operazione al pericolo di essere, durante l'inverno, schiacciato, senza possibilità di salvezza e di soccorso.

È questa un'altra conseguenza della ritardata offensiva, poiché se questa fosse stata anticipata di due mesi colle conseguenze disastrose per i Russi che sarebbero derivate, le operazioni navali contro Vladivostok potevano iniziarsi nel maggio contemporaneamente alla offensiva territoriale, con quei risultati che, data l'insufficienza e la disorganizzazione russa, potevano forse provocare nell'autunno la conclusione della guerra.

I Russi disseminando le loro forze navali invece di mantenerle concentrate in Europa, hanno reso possibile la guerra ed i già patiti disastri; ma i Giapponesi ritardando di due mesi la loro offensiva territoriale hanno grandemente compromessi quei risultati che potevano facilmente e con sacrifizi relativamente piccoli conseguire.

Gli errori di direttività generale, come quelli di preparazione alla guerra, difficilmente si rimediano, e tutto l'eroismo ed il patriottismo dei Giapponesi non potrà forse più rimediare, per quest'anno, le gravi conseguenze della ritardata offensiva.

Le operazioni territoriali non potevano quindi assumere nel terzo periodo della guerra, e non ebbero infatti alcuna importanza, onde, per esigenza dello spazio, tralasciamo di considerare le controdanze dei Cosacchi nella regione di Gensan e procediamo ad esaminare i principali avvenimenti marittimi.

Le operazioni navali nello scacchiere orientale dovettero quindi ridursi a poca cosa, e sarebbero state addirittura trascurabili, se i Russi non avessero tentato con grande ardimento ma con scarsa efficienza, le crociere del Reizenstein, del Jessen e del Besobrazov.

Le crociere eseguite nel terzo periodo della guerra furono quelle dal 27 giugno al 5 luglio, dal 18 luglio al 1° di agosto e l'ultima dal 12 al 16 agosto.

La crociera dal 27 giugno al 5 luglio, diretta dal Besobrazov, come quella precedente dal 12 al 18 giugno, aveva per iscopo di portare l'offesa nella zona vitale del nemico ed agevolare l'uscita della squadra di Port-Arthur, richiamando sopra di sé un'importante aliquota della flotta nemica.

Sebbene questa crociera non abbia conseguiti risultati distruttivi, poiché il brevissimo bombardamento di Gensan, eseguito da una squadriglia di siluranti, non ebbe efficienza militare, pure contribuì a perturbare la sicurezza del traffico navale nella zona vitale, e perciò valgono per questa crociera le considerazioni espresse nel Cap. V, riaffermando che l'importanza dell'obiettivo militare giustifica pienamente l'incursione navale, ad onta dei gravi pericoli che la minacciavano.

La crociera dal 18 al 31 luglio diretta dal Jessen aveva uno scopo militare indiretto, tendente a frenare il contrabbando e produrre una perturbazione commerciale e morale.

Essa si svolse presso a poco nel modo seguente.

Il 18 luglio i tre incrociatori Rossia, Gromoboj e Rurik partono da Vladivostok, senza complemento di siluranti.

Il 20 luglio, dalle 3 alle 7, la squadra passa lo stretto di Tsugaru; affonda il piccolo piroscafo *Okishima*, cattura alcuni velieri ed il *Tsinan* che poi rilascia e quindi dirige al largo, incrociando a distanza lungo la costiera orientale del Giappone.

Il 22 cattura *l'Arabia*, piroscafo germanico, che viene inviato sotto scorta a Vladivostok; il 23 affonda il *Knight-Commander* ed il 24 affonda il *Thea*, piroscafi inglesi, che non avevano a bordo carbone sufficiente per essere inviati a Vladivostok.

Dal 24 al 30 luglio incrocia a gran distanza nella zona di Jokoama, quindi ripassa nel pomeriggio del 30, inseguita da una squadriglia di siluranti, lo stretto di Tsugaru e rientra nel mattino del 1° agosto a Vladivostok.

I danni commerciali prodotti da questa crociera furono valutati a circa venti milioni, per la temporanea sospensione del traffico, ma quando si consideri che tutti questi danni furono ad arte esagerati e che vengono poi bilanciati nella indennità di guerra, se ne deve concludere che il risultato reale deve misurarsi dagli effetti morali e militari di queste crociere.

Gli effetti morali, che non si risolvono direttamente in equivalenti militari, non possono mai giustificare operazioni di guerra che implicano gravi pericoli, e, sotto tale riguardo, la crociera del Jessen devesi giudicare una operazione inconcludente, poiché non cagionò che una breve e transitoria perturbazione morale, senza effetti

militari e senza la minima alterazione della direttività marittima della guerra, che non

sarebbe stata giustificabile.

Gli effetti militari derivanti direttamente dal controllo del traffico si ridussero a minima cosa, pel sequestro di alquanto materiale ferroviario e macchinario e pel ritardo nelle spedizioni già pronte. Il contrabbando riprese il suo libero corso al primo segnale telegrafico, con leggero aumento dei noli e delle assicurazioni, onde è permesso riaffermare, ad esperimento compiuto, che queste crociere contro il commercio ed il contrabbando, quando non hanno una sufficiente continuità ed intensità, difficilmente conseguono risultati equivalenti al carbone consumato.

Per questa crociera nel Pacifico valgono le considerazioni già espresse nel fascicolo precedente, ma per quelle praticate dai Russi nel Mar Rosso e nell'Atlantico, cioè fuori del teatro della guerra, occorrono solleciti provvedimenti internazionali, poiché, se queste prevaricazioni possono giustificarsi coi precedenti vandalismi della guerra navale nei secoli scorsi, debbono essere frenate dal diritto universale per la tutela degli interessi mondiali.

La crociera dal 12 al 16 agosto, diretta dal Jessen aveva, come le precedenti del Besobrazov, uno scopo militare diretto, tendente ad agevolare il compito del Witheft, ed a vulnerare la zona vitale del nemico.

Essa si svolse presso a poco nel modo seguente.

Il 12 agosto la squadra dei tre incrociatori parte, senza siluranti, da Vladivostok.

Il 14 verso le 4 si trova a circa 40 miglia all'est di Gensan ed a 30 miglia a nordoves di Tsuchima.

Alle 5 la squadra del Kamimura composta dell'*Idzumo*, *Iwate*, *Asama* e *Tokiva*, con una squadriglia di siluranti, che si trovava poco al nord-ovest della squadra russa, dirige verso est per tagliare la rotta del nemico, e si impegna un combattimento a grande distanza.

Alle 5 i Russi prendono caccia dirigendo per nord-est e la lotta di artiglierie si svolge a distanza da 5 ad 8 mila metri, mantenendo le due squadre rotte parallele,

con velocità quasi eguale, da 16 a 17 nodi, che è la massima del Rurik.

Alle 6 giunge il *Naniva* e poco dopo il *Takaciko*, il *Tsushima* ed un altro incrociatore di 2º classe, che prendono parte al combattimento, diminuendo succesivamente le distanze fino a 3500 metri dalle navi nemiche.

Alle 6 il *Rurik* rimane alquanto indietro e riporta una avaria al timone che non gli permette governare per qualche tempo. Il Jessen procura di assisterlo riducendo la sua velocità, ma giudicando pericoloso ogni ulteriore indugio, verso le 8 prosegue verso il nord a tutta forza, abbandonando il *Rurik* al suo fato.

Dalle 8 alle 10 il Kamimura coi quattro incrociatori corrazzati ed uno protetto, insegue il *Rossia* ed il *Gromoboj*, lasciando il *Naniva* ed il *Takaciko* a combattere il *Rurik* che, per l'intenso tiro subito dalle 6 alle 8, non è più in grado di opporre adeguata resistenza.

Alle 10, riuscito vano il tentativo di tagliare la ritirata al nemico, il Kamimura desiste dalla caccia ed il Jessen, riparate le più pericolose avarie, prosegue per Vladivostok.

Alle 12 il *Rurik* cessa il fuoco, non avendo più cannoni utilizzabili ed alle 13 affonda, o viene affondato senza ammainare la bandiera.

I Giapponesi operano il salvataggio di 600 uomini circa, dei quali 167 feriti in battaglia. Un centinaio circa perirono colla nave.

Le perdite sul *Rossia* e *Gromoboj* furono, secondo il rapporto ufficiale dei Russi, del 25% e quelle Giapponesi inferiori al 5%, tra morti e feriti.

Le principali considerazioni che si possono esprimere, sebbene non si conoscano ancora i particolari della battaglia, parrebbero le seguenti:

1°) La scarsa velocità del *Rurik* che non raggiunse i 17 nodi, fu causa dell'insuccesso strategico della crociera e del disastro tattico della nave.

2°) L'incompleto successo dei Giapponesi, che non riuscirono a tagliare la ritirata ai Russi ed a persistere efficacemente nella caccia, derivò dalla insufficiente velocità della squadra, che non riuscì a superare le 18 miglia, sebbene fosse nominalmente capace di 20 e più nodi.

3°) Tale insufficienza derivò indubbiamente dal continuo servizio delle macchine, dalla scarsa capacità di resistenza polmonare dei fuochisti e dalla sporcizia della

carena, così dannosa al cammino delle lunghe navi moderne.

4°) L'efficienza potenziale delle artiglierie, essendo nel rapporto di due terzi circa, con armamento unitario pressoché uguale, le eccessive casualità ed avarie sopportate dai Russi, in relazione con quelle giapponesi, sono da attribuirsi alla insufficienza della corazzatura, e specialmente alla mancanza di ogni protezione dell'armamento da 0,152 nel *Rurik* e nel *Rossia*.

5°) Il combattimento di cinque ore essendosi svolto a distanze sempre superiori a 3000 metri, non fu possibile impiegare il rostro ed il siluro, ciò che si desiderava logicamente di evitare da entrambe le parti, e perciò continuano a mancare insegna-

menti sperimentali circa il loro impiego nella battaglia di squadre.

6°) La capacità direttiva tattica non ebbe occasione di esplicarsi, ma si può affermare che il Kamimura ed il Jessen combatterono come, data la situazione, dovevano combattere, e che il sacrificio del *Rurik*, per quanto doloroso, era una inevitabile conseguenza, prevedibile e preveduta, del conflitto fra le due squadre, date le loro principali caratteristiche.

7°) La salvezza del Rossia e del Gromoboj è certo dovuta alla chiara intuizione che il Jessen ebbe del suo compito, non indugiandosi oltre misura nella assistenza del Rurik, giacché l'indugio, per quanto cavalleresco, avrebbe costato la perdita delle

due navi senza recare sensibile danno al nemico.

8°) Il Jessen condusse lodevolmente la sua crociera, che doveva appoggiare le navi fuggite da Port-Arthur, se prendevano la rotta di Tsushima, come potevano prenderla il *Diana*, l'*Askold*, il *Novick* e forse anche la *Czarevitch*, e l'essere egli rimasto una notte nella zona ove già potevano trovarsi le navi della squadra di Witheft sfuggite all'inseguimento dimostra che, se fu meno fortunato del Besobrazov, non fu meno zelante e cosciente del suo difficile compito.

Ciò che risulta evidente da tutte le crociere eseguite dalla squadra di Vladivostok è che, se non si dispone di navi qualitativamente superiori per qualche importante caratteristica, congiunta a quella della velocità, non si possono sperare soddisfacenti risultati e si debbono temere gravi disastri, per quanto sia lodevole la direttività nautica e militare.

* * *

IL BLOCCO NAVALE DI PORT-ARTHUR. – La situazione generale marittima nei vari scacchieri della guerra era rimasta pressoché invariata durante il secondo periodo della guerra, dal 1º maggio al 20 giugno, non essendosi verificati durante tale periodo, né grandi spostamenti di forze navali né menomazioni delle squadre che potessero intensamente modificarla, onde valgono ancora le considerazioni che esponemmo nel Cap. V, avvertendo però che l'occupazione di Dalny e Niu-ciuang (In-ceu) ha grandemente migliorata la situazione giapponese, specialmente nei riguardi del corpo assediante Port-Arthur e dell'esercito operante nella Manciuria.

La condotta del blocco non ha sensibilmente mutato durante il terzo periodo della guerra, rimanendo sempre distinta nelle due modalità principali, strategica e tattica; la prima esplicata dalla 1ª e 4ª squadra, delle corazzate di 1ª linea ed incrociatori corazzati o protetti di grande velocità; mentre la seconda modalità del blocco è affidata alla 5ª squadra delle corazzate ed incrociatori antiquati di 2ª linea, ed alla 6ª e 7ª squadra delle cannoniere, incrociatori di 3ª classe e naviglio torpediniero.

La costituzione organica delle varie squadre ha subìto nel giugno, dopo i grandi sbarchi, qualche modificazione, ma i criteri direttivi organici sono rimasti pressoché invariati, onde la flotta del Giappone è costituita sempre dai seguenti reparti.

- *Prima squadra:* Ammiraglio Nashiba composta delle cinque corazzate di 1ª linea, cui furono aggregati temporaneamente i due incrociatori *Nisshin* e *Kasuga*.
- Seconda squadra: Ammiraglio Kamimura composta di quattro incrociatori corazzati di 1ª linea, dislocata a Tsushima.
- Terza sqadra: Ammiraglio Dewa (Idelfu) ricostituita con sei incrociatori protetti di 1ª e 2ª classe, dislocata a Tsushima.
- Quarta squadra: Ammiraglio Ikazuki, che forse ha sostituito l'Uriu composta di due incrociatori corazzati e di quattro incrociatori protetti di grande velocità, dislocata a Port-Arthur.
- Quinta squadra: Ammiraglio Hokoya od Osoya composta di tre corazzate e tre incrociatori antiquati di 2ª linea e qualche nave complementare.
- Sesta squadra: Ammiraglio Kataoka composta di cannoniere ed incrociatori di 3^a classe, in numero sempre variabile.
- Settima squadra: Ammiraglio Jamada composta del naviglio torpediniero non aggregato alle singole squadre.

Ogni squadra ha una squadriglia di siluranti per cooperazione tattica e per servizi di vigilanza e ricognizione.

La dislocazione delle squadre russe, se si eccettua il più esteso ed attivo degli incrociatori ausiliari per controllo del contrabbando, non ha subìto sensibili modificazioni.

La squadra del Baltico, ammiraglio Rojestvenski, è sempre a Cronstadt in processo di allestimento ed organizzazione, e la sua partenza, differita continuamente, diviene sempre meno probabile, per le peggiorate condizioni della situazione navale in Oriente.

La squadra di Vladivostok non ha subìto menomazioni nel precedente periodo della guerra ed è assai probabile che sia stata rafforzata da qualche silurante e sommergibile spediti per ferrovia, e che il *Bogatir* possa tra breve riprendere servizio, ciò che però non modifica sensibilmente la situazione navale.

La squadra di Port-Arthur si è reintegrata quasi completamente, sebbene lentamente per scarsità di mezzi ed insufficienza di bacini di carenaggio, ed al 20 giugno era costituita da sei corazzate, un incrociatore corazzato e quattro protetti, tre cannoniere, una dozzina di siluranti, ed alquanti piroscafi per uso complementare.

Potente squadra che, ad onta di qualche imperfezione e dell'esiguo numero di siluranti, poteva, se bene comandata, provveduta di buon carbone e favorita dalla fortuna... contribuire a migliorare la situazione marittima agevolando, come già fu

detto, il compito futuro della squadra del Baltico.

Il compito della squadra di Port-Arthur era quindi quello di non compromettere la sua integrità con tentativi inopportuni; di vigilare alla meglio la situazione navale del nemico per cogliere l'istante più propizio per l'uscita, cooperando alla difesa della piazza in modo da escludere qualsiasi pericolo per le singole navi.

Il terzo periodo della guerra, per quanto riguarda il blocco di Port-Arthur, si divide in due parti: dal 20 giugno al 10 agosto, e dal 10 agosto al 15 settembre, divisi dalla battaglia navale di Port-Arthur, che per la sua importanza sarà considerata nel

seguente paragrafo.

Le due fasi sono pressoché simili per quanto riguarda l'offensiva costiera dei Giapponesi, ma dissimili per quanto si riferisce alla difensiva mobile, essendo i Russi rimasti quasi inattivi dopo la battaglia, mentre avevano riattivato in parte il metodo del Makarov durante la prima fase del terzo periodo.

Le operazioni offensive dei Giapponesi procedettero col solito programma di ricognizioni, di piccole fazioni torpediniere, di affondamento notturno di mine, di bombardamenti, di sbarchi eventuali, di tentativi di forzamento dell'entrata del porto... colla sola esclusione di nuovi tentativi d'ostruzione del canale con affondamento di piroscafi.

CONSIDERAZIONI GENERALI SUGLI AVVENIMENTI DAL 23 GIUGNO AL 15 SETTEMBRE 1904

1º) Una buona piazza forte, con un potente fronte verso il mare, offre sempre grandi opportunità di cooperazione navale, se le forze mobili sono adeguate al loro compito.

2°) L'offensiva costiera dei Giapponesi, ad onta dei grandi mezzi disponibili e delle ardimentose iniziative, non conseguì risultati permanenti di risolutiva importanza.

- 3º) La difesa mobile dei Russi, per una infinità di ragioni, ma specialmente per deficienza di mezzi adeguati, non fu in grado di conseguire lo scopo principale di contrastare gli sbarchi e minacciare le basi d'operazione marittime dei Giapponesi, non solo nel piccolo teatro della guerra, ma nemmeno nelle adiacenze della piazza di Port-Arthur.
- 4º) La cooperazione difensiva nel raggio tattico della piazza, sebbene si sia attivamente esplicata in alcuni periodi della guerra e specialmente nell'aprile e nel luglio, non ha conseguito né poteva conseguire risultati materiali che compensassero i gravi pericoli ai quali si esponevano le maggiori unità della squadra.

5°) La difesa mobile navale non deve mai perdere di vista lo scopo principale da raggiungere, che è quello di contribuire direttamente od indirettamente a contrastare e

riguadagnare il dominio navale, subordinando sempre a tale scopo principale le altre obiettività secondarie, anche se giovano temporaneamente a rialzare il prestigio morale.

6°) Una battaglia navale, anche se non vittoriosa, può contribuire a migliorare la situazione marittima assai più della cooperazione difensiva a tutela della piazza, alla quale può completamente dedicarsi solo quando non si abbiano più speranze di contribuire al conseguimento dell'obbiettività principale.

tribuire al conseguimento dell'obbiettività principale

7°) L'inutilizzazione del *Bayan* che, per le avarie riportate nella cooperazione difensiva, non poté prendere parte alla battaglia navale del 10 agosto, non è certo compensata dal contributo alla difesa locale, poiché quella nave, comandata dal Wiren, poteva, come *il Captain* comandato dal Nelson a San Vincenzo, determinare quella fase tattica cui doveva tendere la battaglia.

8°) Il naviglio di maggiore efficienza difensiva, di una piazza e di un piccolo teatro d'operazione, è indubbiamente quello torpediniero; ma l'esperienza di Port-Arthur dimostra che i tipi del *Bayan* e del *Novik* sono quelli che meglio soddisfano ad appog-

giare la difesa mobile torpediniera.

9°) Il blocco tattico di una piazza dominante un piccolo bacino idrografico, alla cui sovranità politica partecipano Stati neutrali, può difficilmente escludere il piccolo contrabbando di cabotaggio, il quale sempre giova al bloccato, sebbene non possa contribuire efficacemente alla resistenza ed alla salvezza della piazza forte che nonabbia contribuito di più validi soccorsi.

10°) Il tiro indiretto dall'interno del porto contro zone occupate dalle truppe assedianti può contribuire efficacemente alla difesa senza pericolo per le navi, e deve

quindi essere preventivamente studiato e preparato.

11°) Il forzamento di sorpresa della entrata di un porto, discretamente protetto, per attaccare col siluro le navi ancorate, è una di quelle operazioni che si possono tentare soltanto quanto sia giustiticata dall'assoluta incapacità militare del nemico.

12°) L'impiego delle mine di sbarramento, dopo i provvedimenti escogitati dai Russi, ha dato scarsi risultati senza menomare sensibilmente la loro libertà di uscita, onde si può riaffermare, con maggiore evidenza, che a meno di situazioni eccezionali bisogna essere molto scettici e prudenti nell'attuare quegli espedienti che non sono in armonia perfetta coi metodi fondamentali della guerra navale.

Non poche altre considerazioni si potrebbero aggiungere, ma poiché già si ebbe e si avrà ancora occasione di trattare questo argomento, così, per economia di spazio, procediamo nell'esame degli importanti avvenimenti di questo periodo della guerra.

* * *

LA BATTAGLIA NAVALE DI PORT-ARTHUR DEL 23 GIÚGNO. – I Russi con una attività veramente ammirevole, dati gli scarsi mezzi di carenaggio di cui disponevano, erano riusciti a riparare le grandi avarie delle loro navi, sebbene le riparazioni alla *Retwisan* ed alla *Czarewitch* fossero probabilmente, secondo affermazioni giapponesi⁷, provvisorie ed incomplete.

⁷ «Japan Times» (Nota di D.B.).

Le condizioni di Port-Arthur, per i progressi dell'offensiva territoriale giapponese diventando sempre più critiche, l'uscita della squadra diveniva urgente per utilizzarne l'integrità, giovarsi della cooperazione della squadra di Vladivostok e sottrarsi al pericolo della espugnazione della piazza, sebbene questa potesse ancora giudicarsi capace d'una lunga resistenza.

L'uscita del 23 giugno, come già dissi, deve considerarsi piuttosto come un espe-

rimento od una preparazione inziale anziché un vero tentativo d'evasione.

Una relazione precisa e particolareggiata di questa operazione non fu ancora pubblicata, ma può ritenersi che nelle sue linee generali siasi svolta nel modo seguente.

La squadra russa iniziò l'uscita dal porto verso l'alba, ed alle 8 si trovavano in rada la *Peresviet* (ammiraglio Uktomski), la *Poltava*, la *Sevastopol*, il *Batyan*, il *Diana*, il *Pallada*, l'*Askold*, il *Novick*, quattordici siluranti ed alcuni piroscafi con draghe per sgombrare il passaggio alla squadra.

La pesca delle mine cominciò immediatamente, sotto la protezione dei forti e continuò fino alle 16, procedendo verso il largo.

Alle $10^{1/2}$ la *Cesarevitch* (ammiraglio Witheft) la *Retwisan*, la *Pobieda* e la cannoniera *Gaidamak* uscirono dal porto ed ancorarono in rada.

Durante le operazioni di dragaggio verso il largo ebbe luogo, dalle 14 alle 16, un attacco torpediniero che venne facilmente respinto dal *Novik* dal *Gaidmak* ed alquante torpediniere.

La squadra giapponese si stava concentrando nella posizione prestabilita, a circa 20 chilometri sud dell'isolotto Gugan, od Encounter Rock, e perciò a circa 50 chilometri a sud di Port-Arthur.

Essa si trovò composta di quattro corazzate di 1^a classe, mancando l'*Hatsuse* che era stata affondata il 15 maggio e la *Jashima* che in quella giornata aveva riportate gravi avarie; di quattro incrociatori corazzati; una corazzata di 2^a classe, di dieci incrociatori protetti di 1^a e 2^a classe, di quattro squadriglie di siluranti.

Alle 17, essendo sgombrato lo specchio d'acqua dalle mine, la squadra dirige a piccola velocità verso sud-est in linea di fila, colla *Czarevitch* in testa, gli incrociatori alla coda, ed il *Novick* colle sette torpediniere sulla destra. Le altre siluranti erano ritornate colle cannoniere e coi piroscafi a Port-Arthur.

Alle 18^{1/2} la squadra russa si trovava a 12 cililometri nord-ovest di Gugau, avendo in testa il *Novick* e le torpediniere che respingevano le squadriglie del nemico.

Alle 20 le due squadre nemiche si trovavano a circa 12 chilometri l'una dall'altra, quando il Witheft invertiva la rotta, dirigendo per Port-Arthur.

La formazione tattica assunta dal Togo era quella ad *angolo inverso*, avendo nel lato destro le navi corazzate e nel lato sinistro quelle protette, col probabile concetto di aprire le due ali per circondare il nemico, come fece nella battaglia del 10 agosto.

Alle 22 la squadra russa si ancora, con qualche disordine, in rada, essendo stata nell'intervallo incalzata dalle quattro squadriglie giapponesi appoggiate da qualche incrociatore.

Le corazzate giapponesi non ebbero opportunità d'entrare in azione che verso le 21 ed a grande distanza.

Alle 3 ant. del 24, essendo tramontata la luna, la prima squadriglia di siluranti eseguisce un attacco che ebbe per risultato le gravi avarie della *Sevastopol* e del *Diana*.

Il mattino del 24 tutte le navi russe rientrarono in porto.

Le avarie riportate dai Giapponesi si riducono a quelle piuttosto gravi della Shi-

rakumo che dovette riparare a Sasebo, ed altre meno importanti.

I Russi hanno annunciato solamente l'avaria della *Sevastopol*, ma siccome il *Diana* non ha più partecipato alle frequenti uscite degli incrociatori nel luglio, così è molto probabile che sia esatta l'ipotesi dei Giapponesi, sebbene quella dell'affondamento della *Peresviet* sia risultata inesatta.

Le considerazioni che la precedente cronaca dei fatti tattici può già consentire,

sebbene manchino i particolari dell'azione, parrebbero le seguenti:

1º L'ostruzione e gli sbarramenti con mine, se non impedirono l'uscita della squadra russa, hanno però ritardata la partenza fino alle 17, ciò che consentì ai Giapponesi di raccogliere parte delle navi che alle 6 del mattino non erano disponibili.

2º L'intendimento del Witheft era forse quello di fare una prova dell'uscita; riconoscere gli intendimenti del nemico; appoggiare le operazioni di dragaggio onde essere pronto a partire all'alba del 24, confidando nella notte lunare che consentiva grande probabilità di respingere gli attacchi torpedinieri.

3º Tale intendimento che, data la situazione, non escludeva qualche speranza di riuscita, fu compromesso dalle avarie riportato dalla *Sevastopol* e dal *Diana*, silurate verso l'alba appena tramontata la luna, quando forse la vigilanza già rallentava.

4º Tali avarie non avrebbero dovuto indurre il Witheft a rientrare in porto, poiché se egli era risoluto all'azione doveva prevedere che il lungo periodo delle riparazioni poteva costringerlo a tentarla in assai più difficili circostanze, e che la *Sevastopol* sarebbe un ostacolo per la fuga, mentre il *Diana* avrebbe sempre potuto tentarla di notte da solo, non senza qualche probabilità di successo.

5º Un giudizio serio riguardante la decisione del Witheft, che incardina la situazione, non si può esprimere, ignorando se tutte le navi erano in piena effcienza per la fuga e per la battaglia, ma se esse non potevano singolarmente sperare in una effi-

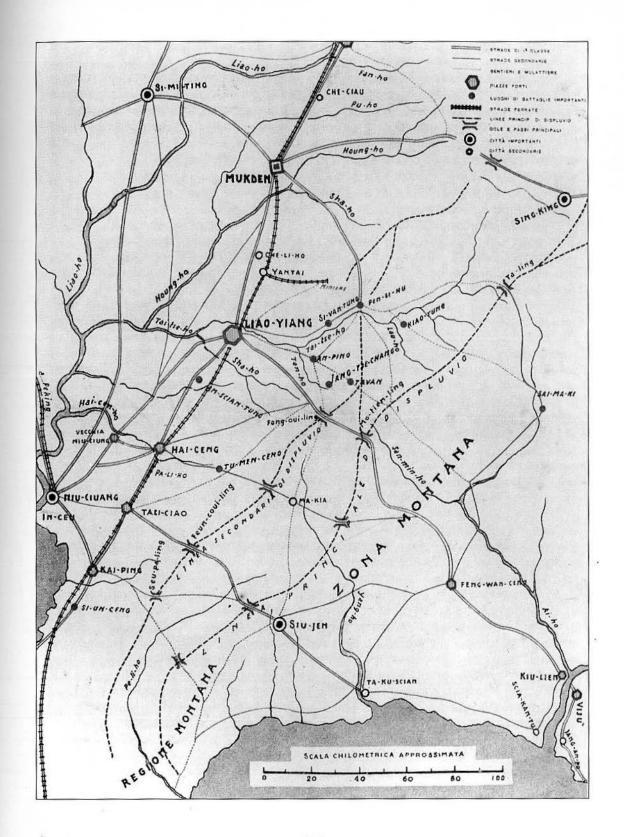
cienza maggiore, la rientrata in Port-Arthur ci sembra un'errore.

6º Se l'uscita aveva uno scopo di ricognizione, di sgombro, d'esperimento, essa fu lodevolmente condotta, ma se scopo esclusivo era la fuga, fu errore l'avere troppo ritardato il dragaggio, che poteva iniziarsi all'alba, ed avere aggregato la *Poltava* e la *Sevastopol* alla squadra, poiché esse compromettevano seriamente la fuga delle altre navi senza speranza di propria salvezza e percò, sacrifizio per sacrifizio, era meglio quello che non comprometteva il successo e consentiva d'utilizzare, a vantaggio delle altre, le energie delle due navi.

7º L'aggregazione delle navi più lente subordinava la direttività tattica a quella del nemico ed implicava quindi il combattimento a distanza e gli attacchi torpedinieri notturni, a meno che si rinunciasse alla fuga e si tentasse risolutamente la battaglia, nel quale caso si dovevano utilizzare tutti gli elementi di combattimento ed in ispecial modo tutte le siluranti.

8º Il desiderio ed il metodo di tutto salvare, come quello di volere tutto utilizzare, assai spesso conducono a compromettere tutto; ma è necessario riconoscere che è difficile assai escludere questi desideri quando si temono le responsabilità e non si ha fissi nella mente i punti cardinali della situazione.

9º L'insegnamento che emerge più evidente è quello della scarsa efficienza, che nel caso speciale è una completa inefficienza, degli attacchi torpedinieri, anche se tentati da squadriglie sperimentate, contro navi che prendono caccia e si



ritirano in disordine, se questi attacchi non possono essere favoriti dall'oscurità e dalla sorpresa.

10° La difesa contro gli attacchi torpedinieri di sorpresa favoriti dall'oscurità e bene studiati si dimostra sempre più difficile ed impotente, ed esclude ogni illusione di salvezza per le navi ancorate fuori porto senza adeguata protezione subacquea.

Altre non poche considerazioni potrebbero esprimersi, ma poiché la battaglia del 10 agosto riproduce in gran parte la situazione navale del 23 giugno, così quelle che faremo saranno a complemento delle considerazioni già fatte.

* * *

LA BATTAGLIA NAVALE DEL 10 AGOSTO. – L'ordine dello Czar, che proibiva alla squadra del Witheft di rientrare in Port-Arthur, affermava i criteri direttivi precedentemente espressi, cioè di tentare la fuga in massa con quelle forze che potevano consentirla o di impegnare la battaglia ad oltranza, per conseguire risultati tattici che agevolassero il futuro compito della squadra del Baltico.

Era assai difficile che le eventualità sempre incerte della situazione tattica potessero consentire di effettuare la fuga senza impegnare la battaglia diurna ed evitare gli attacchi torpedinieri notturni; ma poiché l'*imprevu domine la guerre* secondo l'espressione napoleonica, non era da escludersi che la fuga potesse effettuarsi impegnando soltanto una fazione transitoria seguita da un incalzamento la cui densità, non prevedibile, poteva benissimo consentire alle navi capaci di mantenere una velocità di circa 18 miglia di sottrarsi, unite o separate, col favore della notte all'inseguimento nemico.

Tale risultato non poteva però conseguirsi se la *Poltava* e la *Sevastopol* prendevano parte all'azione, giacché la loro velocità massima di 15 miglia, che difficilmente potevano sostenere a lungo, escludeva la fuga in massa e costringeva ad impegnare la battaglia ad oltranza od abbandonarle al loro fato.

Il problema tattico, data l'aggregazione delle due navi lente alla squadra, si riduceva quindi ad afferrare l'istante, in cui diveniva imperioso decidersi per la fuga abbandonando le ritardatarie, o per la battaglia ad oltranza.

Qest'istante decisivo era subordinato alla situazione tattica derivante dalla forza e formazione del nemico; ma esso era evidentemente implicito nella fase del combattimento transitorio, che non si poteva in alcun modo evitare.

Vedremo tra breve se quest'istante decisivo si sia presentato durante la battaglia e per quali ragioni i Russi non seppero o non poterono afferarlo, ma importa anzitutto mettere bene in evidenza che per poterlo afferrare, bisognava prevederlo; per prevederlo occorreva avere un concetto preciso delle fasi della battaglia, e per avere questa chiara intuizione, bisognava essere risoluti a decidere fra la battaglia e la fuga, quando la situazione tattica si presentasse propizia od imperiosa.

La preparazione e lo sviluppo della battaglia ebbero luogo presso a poco nel modo seguente.

La squadra russa iniziò verso le 5 l'uscita del porto, ed alle 8 era riunita sulla rada, mentre le draghe sgombravano dalle mine la rotta che doveva seguire.

Alle 8^{1/2} la squadra fa rotta in linea di fila per uscire dalla zona minata, ed alle 10^{1/2} essendo libera, dirige per sud, mentre le cannoniere e torpediniere che proteggevano il dragaggio rientrano a Port-Arthur.

La squadra Giapponese, completamente libera da cooperazione offensiva costiera ed in attesa dell'uscita della squadra Russa, si trovò sollecitamente riunita nel punto prestabilito a 20 chilometri sud dell'isolotto Gugau.

Essa era costituita da cinque corazzate di 1º classe, avendo la *Jashima* ripreso il suo posto; da quattro incrociatori corazzati ed otto protetti di 1º e 2º classe; due corazzate e tre incrociatori di seconda linea; quaranta o quarantaquattro siluranti, di cui una ventina di 1º classe.

La forza relativa delle due squadre era quindi più vantaggiosa ai Giapponesi di quanto lo fosse nel 23 giugno, poiché essi avevano in più la *Jashima*, due incrociatori protetti di 1ª, tre di 2ª e 3ª classe ed una ventina di siluranti, mentre i Russi avevano il *Bayan* di meno e la nave ospedale *Mongolia* in più, che costituiva un impedimento tattico ed una preoccupazione morale per le persone che vi erano imbarcate.

L'efficienza relativa di combattimento, che nel 23 giugno non era inferiore ai due terzi, non poteva stimarsi superiore alla metà, per la grande preponderanza delle siluranti giapponesi, sebbene il rapporto fra le navi corazzate non fosse inferiore ai due terzi, se le navi erano tutte in piena efficienza, di che è forse lecito dubitare.

Dalle 10 alle 12 l'ammiraglio Togo dirige lentamente verso nord colla squadra divisa in tre reparti ciascuno in linea di fila ed avente sui fianchi una squadriglia di siluranti.

Il 1º reparto, costituito da due incrociatori corazzati e tre protetti di 1ª classe, formava l'avanguardia, ed a quanto pare doveva tagliare la ritirata al nemico verso Port-Arthur, ed incalzarlo da tergo durante la battaglia e la fuga.

Il 2º reparto, costituito da cinque corazzate e due incrociatori corazzati, il *Nissihn* e *Kasuga*, formava il centro e doveva, a quanto pare, mantenersi sulla sinistra del nemico con rotta parallela, combattendolo a grande distanza, procurandolo di conseguire quei risultati distruttivi delle soprastutture che avrebbero poi concesso di utilizzare maggiormente gli attacchi torpedinieri.

Il 3º reparto formava la retroguardia, ed era costituito dalle due corazzate di 2ª linea e da quattro incrociatori meno veloci, fortemente appoggiati dal reparto torpediniero dell'ammiraglio Yamada.

Il compito di questo reparto era quello di formare l'ala sinistra della formazione per prendere tra due fuochi il nemico e sbarrargli se occorreva la fuga, quando risultasse opportuna tale manovra.

Il concetto direttivo del Togo, per quanto si può dedurre dalla formazione d'attacco e dalla prima fase del combattimento, era quindi quello di impedire la fuga e di tagliare contemporanemente la ritirata al nemico, impegnando inizialmente una lotta a grande distanza, per regolarsi poi a seconda della manovra del nemico.

Alle 12 circa, trovandosi le due squadre nemiche a circa 35 chilometri da Port-Arthur, con rotte opposte e parallele ha luogo il principio della battaglia con tiro a grandissima distanza, mantenendo una velocità di circa 12 miglia.

Alle 13^{1/2} le due squadre si erano incrociate e gli incrociatori giapponesi d'avanguardia avevano preso posizione alla coda della formazione nemica, per modo che il 1° e 2° reparto battevano intensamente gli incrociatori russi, che si trovavano in coda della formazione.

L'ammiraglio russo decise allora di eseguire una contromarcia a sinistra per proteggere i suoi incrociatori, i quali presero una nuova posizione, formando una colonna a sinistra delle corazzate insieme col *Novick* e la squadriglia delle siluranti.

Dalle 13^{1/2} alle 14 ebbe luogo questo movimento di contromarcia che sottrasse gli incrociatori alla concentrazione del tiro nemico, al quale movimento corrispose una analoga contromarcia del Togo per modo che le squadre nemiche, a distanze ridotte, si prolungarono parallelamente ed in senso inverso, mentre il primo reparto giapponese, seguitando la sua manovra avvolgente veniva a concentrare il suo tiro sulla colonna degli incrociatori e torpediniere, mantenendosi però molto indietro per essere sempre in grado di tagliare la ritirata al nemico.

Verso le 15 i Russi invertono nuovamente la rotta per contromarcia e dirigono su due colonne verso sud-est, avendo di poppa a destra il 1º reparto giapponese; sul fianco sinistro, a distanza di circa quattro chilometri, il 2º reparto, che aveva ripreso per contromarcia il fiancheggiamento parallelo, ed a prora il 3º reparto, a distanza che non si conosce, dirigendo verso nord-ovest per impedire la fuga e chiudere fra

due fuochi le teste delle due colonne nemiche.

È assai difficile determinare la durata di questo movimento, ma è lecito ritenere che, data la velocità e la lentezza dei movimenti per contromarcia, questa seconda fase tattica si svolgesse dalle 15 alle 16, e che dalle 16 alle 17 avesse luogo un com-

battimento generale a distanza di circa 3 chilometri, con rotte parallele.

È incerto se il 3º reparto giapponese combattesse mantenendosi di prora alla formazione nemica, lanciando siluri in condizioni favorevoli di distanza relativa, seminando contemporaneamente la rotta che doveva seguire il Witheft di torpedini galleggianti, oppure se si mantenesse qualche tempo fuori tiro; ma ciò che risulta accertato, sebbene i rapporti dell'Uchtomsky, del Reizenstein, e del Matussevich siano molto confusi o mutilati, si è che verso le 17, per iniziativa dei Russi o dei Giapponesi, ebbe principio un combattimento ravvicinato che durò circa un'ora; durante il quale la squadra russa riunita rimase avviluppata da quella giapponese, avendo a destra il 1º reparto, di poppa ed a sinistra il 2º e di prora il 3° reparto.

Durante questo combattimento fu mortalmente ferito il Witheft, ed alle 17,45 la Czarewitch, percorrendo la formazione, che si era ancora mantenuta, segnala che il Comandante in capo trasmette il comando all'Ammiraglio più anziano. Da questo istante mancò la direzione non potendo la Peresviet, nave ammiraglia di Uchtomsky,

trasmettere segnali.

L'ultimo segnale della Czarewitch era stato: «Ricordatevi dell'ordine dell'impera-

tore, ma si ignora in quale istante della battaglia fosse fatto.

Alle 18 la Peresviet, seguita dalle corazzate Pobieda, Poltava, Setastopol, dirige per Port-Arthur. A questo gruppo si riunirono più tardi la Retwisan, il Pallada il Mon-

golia ed alcune siluranti.

Dalle 18 alle 1912 la battaglia si divise in tre fazioni distinte. La prima fra la squadra di Uchtomsky, che si ritirava verso Port-Arthur, e quella del Togo che le dava caccia. La seconda fra la squadra degli incrociatori del Reizenstein, che tentava di aprirsi il passo attraverso al 1º e 3º reparto giapponese e dirigeva verso lo stretto di Wei-hai-wei. La terza fra la Czarewitch, ed alcune siluranti russe circondate da alguante navi giapponesi del 1º e 3º reparto.

Durante la notte continuò il combattimento disordinato e l'inseguimento coi relativi attacchi torpedinieri, specialmente contro il gruppo dell'Uchtomsky.

I risultati di questa battaglia furono presso a poco i seguenti:

Nessuna nave fu affondata durante la battaglia o l'inseguimento notturno.

2°) Tutte le navi russe nella notte si dispersero, alcune vagando nel Golfo altre dirigendo per lo stretto di Corea.

3°) Nel mattino del giorno successivo alla battaglia rientrarono a Port-Arthur le corazzate *Peresviet, Retwisan, Poltava, Pobieda, Sevastopol,* l'incrociatore *Pallada,* il

trasporto Mongolia e tre siluranti.

4°) Il gruppo degli incrociatori del Reizenstein riuscì ad aprirsi un varco, verso le 19, tra le navi nemiche, ed in virtù della sua elevata velocità si sottrasse anche all'inseguimento dell'*Azuma* e del *Jakuno*, ma l'isolamento, le avarie o la deficienza di carbone non permisero a queste navi di dirigere direttamente per Vladivostok.

5°) L'Askold, nave ammiraglia di Reizenstein, perde di vista, nella notte, il Pallada ed il Diana. Solo il Novick lo segue. Lasciata libertà di manovra al Novick, dirige per Wo-Sung ove giunge il 12 alle 15. Il 13 entra a Shanghai ove disarma il 24, unitamente alla silurante Grossovoi. L'Askold riportò avarie gravi alle soprastrutture, ma leggere alla carena, ed ebbe un ufficiale e quattro marinai uccisi e

quarantacinque feriti.

- 6°) Il Novick, avuta libertà di manovra, dirige a Tsin-tao ove completa il carico di carbone. Riparte nelle 24 ore dirigendo verso Shanghai, ma non avendo inxontrato l'Askold alle isole Saddle, che era forse il punto di riunione, dirige per Vladivostok con rotta al largo del Giappone. Il 19 giunge a Korschakoff nell'Isola Sakaline, ove è sorpreso dal Tsushima mentre faceva carbone. Il giorno 20 esce per combattere il Tsushima, incrociatore di eguale tonnellaggio, meno veloce ma più potente per artiglieria. Verso il tramonto cessa il combattimento che aveva durato un ora circa. Il 21 giunge il Chitose ed il Novick, per l'impossibilità di sottrarsi, viene affondato dal Comandante.
- 7°) Il *Diana*, rimasto isolato, nella notte dirige per Shanghai e quindi per Saigon ove giunge il 16, e viene quindi, s'ignora con quale data, disarmato.

8°) Il *Pallada*, rimasto isolato, dopo il tramonto dirige per Port-Arthur, riunendosi nella notte al gruppo delle corazzate. È probabile che riportasse gravi avarie.

9°) La Czarevitch sostenne fino alle 18 il combattimento con il gruppo delle altre corazzate, poi tentò aprirsi un varco insieme cogli incrociatori del Reizenstein, ma una avaria al timone ed alla macchina le impedisce di seguirli e la costringe a sostenere un forte combattimento. Riuscita a sottrarsi all'inseguimento, dirige a Tsin-tai, ove viene disarmata il 15 insieme alle siluranti Bezumny, Bezstrazny, Bezposcadny.

10°) La silurante *Rieseitelmy* si rifugia a Cefu, ove viene catturata dai Giapponesi dopo un combattimento d'abbordaggio, creando un incidente diplomatico per violazione di neutralità; e due siluranti sono portate ad investire, verso il tramonto, sulla

costiera del Shan-tung.

11°) Gli attacchi torpedinieri notturni riuscirono inefficaci e l'inseguimento non si poté continuare durante la notte, per modo che fu scarsa l'utilizzazione della vittoria.

12°) Le avarie della squadra giapponese, se si escludono quelle riportate dalla *Mikasa*, nave ammiraglia del Togo, e da due siluranti, furono leggere, e le perdite risultarono inferiori ad un decimo degli effettivi, fatta eccezione per la *Mikasa* che ebbe un quinto circa dell'equipaggio fuori combattimento, tra morti e feriti.

L'insufficienza dei dati e degli istanti della battaglia non permette certo di esprimere considerazioni assolute, ma poiché gli elementi precisi della giornata tattica non si conosceranno che fra molto tempo, così converrà giovarsi degli elementi approssimati, per non rimandare alla posterità il compito di sindacare i fatti contemporanei.

Le principali considerazioni tattiche che parrebbero consentite da quanto fu riferito precedentemente, a complemento di quelle già espresse, sono le seguenti:

- 1°) La formazione iniziale d'attacco del Togo riproduce, indipendentemente dalla potenzialità delle navi, quella dell'ammiraglio Ito alla battaglia del Jalu, cioè rivela il concetto dell'accerchiamento del nemico, al qual fine l'avanguardia era costituita dagli incrociatori rapidi, il corpo di battaglia dalle navi più potenti, la retroguardia dalle navi più lente ed antiquate.
- 2º) L'aggregazione del reparto torpediniero del Yamada al gruppo di retroguardia soddisfaceva al concetto speciale di utilizzare convenientemente il siluro per ostacolare la fuga del nemico, ciò che non si sarebbe conseguito se quel reparto avesse dato caccia invece di prenderla, per l'impossibilità in cui si sarebbe trovato di eseguire i lanci alla voluta distanza, tenendo conto della velocità relativa del siluro e del bersaglio.

3°) L'esperienza della inefficienza degli attacchi poppieri era già stata fatta la sera del 23 giugno e perciò fu saggia la disposizione del Togo, poiché l'ostacolo alla fuga, col siluro e colle torpedini galleggianti, rese difficile la manovra dei Russi e forse provocò la decisione dell'Uchtomsky di ritirarsi a Port-Arthur.

4°) La scarsa velocità del 3° gruppo giapponese poteva compromettere la piena riuscita del piano della battaglia, sebbene il Togo calcolasse di giungere sempre in tempo col 1° e 2° gruppo a sostenere la retroguardia distanziata; ma perché non tutte le eventualità tattiche sono prevedibili, così fu saggio provvedimento quello di rafforzare la retroguardia, con un forte reparto di siluranti al comando di uno speciale ammiraglio.

5°) La formazione iniziale dei Russi, in linea di fila, corrispondeva alle esigenze del passaggio nella zona minata, e la successiva formazione su due colonne era consigliata dalla necessità di salvaguardare gli incrociatori protetti, onde può concludersi che, data la situazione tattica, il Witheft abbia provveduto convenientemente.

6°) L'istante decisivo della battaglia fu quello della prima contromarcia, che avvenne probabilmente verso le 14, invertendo la rotta da sud-est a nord-ovest. In questo istante la disposizione tattica dei vari reparti giapponesi era perfettamente determinata. Soltanto il 3° reparto sbarrava la fuga, trovandosi probabilmente assai distanziato dagli altri reparti. Dirigere a tutta forza verso sud, evitando di impegnare a fondo la pugna col 3° reparto, manovrando opportunamente in virtù della velocità superiore, era il compito del Witheft. La contromarcia fu un errore che decise le sorti della giornata.

7°) Sagrificando opportunamente la *Poltava*, la *Sevastopol* ed il reparto torpediniero per proteggere la fuga, non era da escludersi la probabilità che le quattro corazzate veloci ed i quattro incrociatori riuscissero a forzare in massa serrata la retroguardia giapponese, troppo debole e lenta per contenere l'impeto del nemico. L'*Askold* ed il *Novick* colle soprastrutture ancora intatte, in virtù della loro altissima velocità, avrebbero costretto il reparto torpediniero del Yamada a sgombrare la rotta, ed il Togo col 2° reparto, la cui velocità non poteva essere superiore a quella dei Russi, non avrebbe più riguadagnato la distanza di cinque o sei chilometri che lo separava dal Witheft.

8°) La caccia non poteva quindi essere attuata che dal 1° reparto; ma questo non aveva preponderanza balistica ed era pertanto probabile che, salvo sempre gli impreveduti accidenti, la squadra russa riuscisse ad operare in massa la fuga ed a forzare anche lo stretto di Tsushima, se aveva carbone sufficiente per giungere a Vladivostok, condizione questa, che solo poteva giustificare la fuga, poiché riparando nei porti neutrali si rendeva impossibile riguadagnare durante la guerra il dominio del mare, obiettivo supremo della fuga.

9°) L'insufficienza del carbone escludeva assolutamente la fuga ed imponeva invece la battaglia ad oltranza. Tutte le navi russe, se si escludono la *Sevastopol*, la *Poltava* e le siluranti, col carico ordinario di carbone, se buono, potevano raggiungere a tutta forza Vladivostok, e perciò la fuga era possibile ed il sacrifizio delle navi lente e di scarsa autonomia diveniva in tale caso inevitabile e sarei per dire

doveroso.

10°) La battaglia ad oltranza, se imposta dalla insufficienza del combustibile, doveva impegnarsi nelle migliori condizioni tattiche, e perciò l'istante favorevole era quello in cui si poteva piombare compatti sul 3° reparto giapponese e costringerlo ad impegnare la mischia, escludendo così ogni ulteriore combattimento a distanza, funestissimo ai Russi.

Impegnata la mischia col 3° reparto non era più possibile sospenderla, ed il Togo avrebbe dovuto col 1° e 2° reparto impegnare la mischia generale.

L'istante decisivo, per la fuga e per la mischia, era quindi quello della prima contromarcia, quando si poteva tentare la fuga od impegnare la mischia nelle circostanze più favorevoli.

11°) Le contromarcie che si eseguirono dalle 14 alle 16 ed il combattimento ravvicinato dalle 16 alle 17, causò la distruzione delle soprastrutture, la menomazione delle artiglierie secondarie, del tiraggio delle caldaie, degli apparecchi di lancio e di segnalazione... e ridusse la squadra russa in condizioni di sensibile inferiorità per respingere gli attacchi torpedinieri e per impegnare la mischia.

12°) La mischia implicava certamente grandi pericoli per la preponderanza torpediniera dei Giapponesi, ma tutte le altre modalità di combattimento, meno risolutive, aggravavano maggiormente le conseguenze strategiche della battaglia, onde era preferibile quella modalità, che pure implicando maggiori sacrifizi, consentiva di

infliggere maggiori perdite al nemico.

13°) La fase di combattimento ravvicinato, che ebbe luogo dalle 17 alle 18, ebbe probabilmente carattere di mischia, ma la squadra russa era già talmente dominata materialmente e moralmente da quella giapponese, da non essere più in grado di utilizzare tutte le sue energie, sebbene l'azione torpediniera si sia rivelata di nessuna efficienza materiale.

La morte del Witheft; la mancanza temporanea di direzione; l'impossibilità di segnalare,... aggravando la situazione, provocarono la disintegrazione della squadra, con quei risultati che non occorre ripetere.

14°) Gli insegnamenti tattici che parrebbero emergere dalla battaglia sono i seguenti:

a) la necessità di prevedere le fasi e prestabilire la condotta della battaglia, diviene sempre più imperiosa;

- b) la linea di fila, per una complessità di cause, tende a riguadagnare favore come ordinanza iniziale di combattimento:
- c) alla formazione lineare unica tendesi a sostituire un complesso di formazioni lineari, la cui azione è coordinata dagli obiettivi tattici della battaglia;
- d) il combattimento a grande e media distanza, che consente rogolarità e continuità di direzione, tende a prevalere sulle altre modalità, che implicano grandi incognite e menomazione del Comando supremo;
- e) la specializzazione degli obiettivi tattici e delle fasi del combattimento, tendono a rendere la velocità il fattore tattico preponderante;
 - f) l'utilizzazione del siluro sulle grandi navi è sempre una incognita;
- g) l'aggregazione delle squadriglie di siluranti alle squadre non ha conseguito, a quanto pare, effetti distruttivi materiali, ma soltanto effetti morali, tendenti ad escludere la lotta ravvicinata e la mischia;
- h) la cooperazione dei reparti indipendenti di siluranti, nei combattimenti diurni, si è rivelata assai meno efficace di quanto si temeva o sperava;
- k) gli attacchi torpedinieri notturni, contro navi vaganti isolatamente, anche se la notte non è lunare, non hanno grande efficienza; ma è doveroso osservare che l'energia degli equipaggi giapponesi era esaurita, e che le siluranti dovevano mancare di carbone.

Questa battaglia, che fu la più importante e la più combattuta fra tutte quelle del periodo moderno, offrirà certo importanti insegnamenti, ma è lecito presagire che anche questi non avranno che un valore transitorio e relativo, data la grande trasformazione di tutti gli elementi di efficienza navale e la nebulosità che ancora avvolge il problema subacqueo.

V

IL QUARTO PERIODO DELLA GUERRA («Rivista Marittima» dicembre 1904)

LA SITUAZIONE MARITTIMA. – La prossima crisi della situazione militare dipende principalmente dall'intervento della squadra del Baltico, dalla eventualità della caduta di Port-Arthur e dai risultati dalla gigantesca nuova battaglia continentale.

Questi tre fattori della prossima crisi si collegano indissolubilmente, poiché ciascuno di essi è sufficiente a determinare la risoluzione del conflitto od almeno a creare una situazione che consenta le mediazioni pacifiche. È quindi necessario indagare le probabili evenienze prendendo in esame gli elementi dai quali queste dipendono.

La composizione della squadra del Baltico non è ancora perfettamente conosciuta, ma si può con sufficiente approssimazione, in base ai soliti criteri di potenzialità delle navi, stabilire il seguente parallelo fra le forze navali russo-giapponesi, ammettendo che i Russi possano utilizzare la divisione di Vladivostok.

Navi Russe:

Suvorov, Alessandro III, Borodino, Orel, Ossliabia tonn. 67000 Gromoboj, Rossia, tonn. 24500 Novarin, Veliki tonn. 20000 Nakimov, Parmiat, Donskoj tonn. 22000 Aurora, Oleg, Bogatir tonn. 21000 Izumirud, Jemtug tonn. 7500 Svitlana, Kornilov, Almas tonn. 13000 Controtorpediniere n. 20, tonn. 6500

Navi giapponesi:

Mikasa, Asaki, Schikiskima, Fuji, Jaschima tonn. 70 000
Nisshim, Kasuga tonn. 14000
Tashin-yuen, Fusoo tonn. 14000
Nessuna nave di tipo corrispondente.
Kasagi, Tshitose, Taksaago tonn. 14500
Nessuna nave di tipo corrispondente
Naniwa, Takaciko, Tssiyoda, Idzumi tonn. 13000
Controtorpediniere n. 20, tonn. 6000

Se si suppone che i due veloci incrociatori *Izumirud* e *Yemtug* possano essere equivalenti al *Tsushima* e *Nijtaka*, meno veloci ma più armati; che i tre incrociatori corazzati *Nakimov*, *Pamiat* e *Donskoi* possano essere equivalenti ai tre incrociatori protetti *Matsushima*, *Hashidate*, *Itsukishima* di tipo poco inferiore, si avrebbe nel complesso 180000 tonnellate di naviglio della Russia, contro 150000 tonnellate del Giappone, di tipo, velocità e potenza pressoché equivalenti.8

Le 30000 tonnellate di preponderanza russa, dovute pressoché interamente a naviglio di tipo corazzato e più o meno antiquato, sarebbero esuberantemente equilibrate da due incrociatori corazzati tipo *Idzumo*, onde al Giappone rimarrebbe una preponderanza rappresentata dal seguente naviglio:

1° – 4 incrociatori corazzati tipo Idzumo, tonn. 40000.

2° – 8 incrociatori protetti di vario tipo, tonn. 17000.

3° – 30 torpediniere più o meno logorate, tonn. 3000.

Se si tiene conto soltanto del tonnellaggio del naviglio combattente, escludendo quello ausiliario e complementare, la flotta del Giappone avrebbe una preponderanza di 130000 tonnellate su quella del Baltico e di Vladivostok, la cui congiunzione in alto mare è probabile data la grande autonomia degli incrociatori russi, ed in tale ipotesi è più che doveroso tentare la battaglia.

L'inferiorità dei Russi, che nella ipotesi quantitativa del tonnellaggio è di circa un quarto, si aggraverebbe molto quando i Giapponesi escludessero dall'azione tattica iniziale il naviglio avente velocità inferiore alle 17 miglia per mantenersi arbitri della direttività del cambattimento. In questo caso le 230000 tonnellate si ridurrebbero a 200000 tonnellate circa, mentre il tonnellaggio della flotta russa da 180000 tonnellate si ridurrebbe a 132000 se si desiderasse di preservare una velocità eguale o di poco superiore a quella del nemico.

In questo caso l'inferiorità sarebbe di un terzo circa rispetto al tonnellaggio della flotta nemica, ma la situazione sarebbe ancora aggravata dal fatto che i Giapponesi metterebbero in linea 13 ottime navi corazzate rappresentanti 144000 tonnellate, mentre i Russi non potrebbero mettere in linea che 7 navi corazzate di cui due, il *Gromoboj* ed il *Rossia*, assai poco difese, dislocanti complessivamente 91000 tonnellate.

In tali condizioni, a meno di una grande superiorità direttiva o di una considerevole preponderanza torpediniera che per ora non sembra realizzabile, le probabilità

^{*} Il Pamjat Azova faceva ancora parte, a quanto sembra, della squadra del Baltico (Nota di D.B.).

della vittoria sono minime e la battaglia non potrebbe essere giustificata che da un'assoluta impossibilità materiale o morale di evitarla.

Quando poi si consideri la situazione in cui verrebbe a trovarsi la flotta russa giungendo nel Mar Giallo, senza una base di operazione, senza un porto di rifugio, senza la possibilità di riparare le avarie dopo un viaggio di 15500 miglia per le navi maggiori e di 10500 per le altre... si può concludere che, se non si ha la certezza di potere utilizzare immediatamente Port-Arthur giovandosi della cooperazione diretta od indiretta delle navi che vi sono rinchiuse, l'impresa che si tenta, come già scrissi, non solo è un errore ma gravissima colpa, poiché anche quando la squadra del Baltico riuscisse a raggiungere, senza combattere, Vladivostok, ciò che è quasi impossibile, non potrebbe più contribuire alla salvezza di Port-Arthur e non potrebbe modificare efficacemente la situazione marittima.

L'utilità del soccorso essendo subordinata alla capacità di resistenza di Port-Arthur, importa conoscere questa e determinare approssimatamente la data dell'arrivo della Squadra del Baltico nel Mar Giallo.

La Squadra di Rojestwensky, che è quella il cui percorso è più lungo, è partita il 16 novembre [1904] da Dakar, onde deve ancora percorrere 11500 miglia circa prima

di giungere a Port-Arthur.

Ammettendo che le divisioni che passano per Suez, compreso il terzo reparto che trovasi ancora nel Mare del Nord, ma che può sollecitare il viaggio per la sua elevata velocità, non ritardino la riunione di tutta la Squadra, le giornate di navigazione a 10 miglia per ora sarebbero 48, alle quali si debbono aggiungere almeno 15 giorni per rifornimento carbone e 10 giorni almeno per fare in qualche rada del Golfo di

Tonchino la preparazione materiale ed organica per la battaglia.

Nella migliore delle ipotesi, escludendo qualsiasi causa di ritardo, la flotta di Rojestwensky non potrebbe trovarsi nel Mar Giallo che nella prima settimana del febbraio [1905], a meno che la Squadra delle navi più rapide, costituita da 14 navi corazzate o protette e da una ventina di controtorpediniere, rappresentanti 91000 tonnellate, comprendendo quelle di Vladivostok, dopo la riunione, che avverrà probabilmente a Carical ed a Pondicheri, non preceda la divisione delle navi più lente ed onerarie, nel quale caso si potrebbe guadagnare, riducendo anche le fermate, una decina di giorni.

Sebbene questo frazionamento della flotta non ci sembri opportuno né probabile, pure l'alta velocità che la divisione rapida può raggiungere non esclude in modo assoluto questa ipotesi, ad onta delle gravi conseguenze che essa potrebbe avere per

la divisione più lenta e per il convoglio.

Prima del 25 gennaio Port-Arthur non potrebbe ricevere soccorso, anche se Rajestwenskj si decidesse a frazionare la sua flotta in obbedienza di ordini imperiali; ma le maggiori probabilità consigliano di ritenere che soltanto verso la metà del febbraio la flotta del Baltico, riunita o no a quella di Vladivostok, si troverà concentrata in una sola massa nel Mar Giallo.

Quale potrebbe essere la situazione di Port-Arthur e della sua squadra nella prima meta del febbraio?

Le scarse e contraddittorie informazioni non permettono che apprezzamenti approssimati, ma la situazione odierna, 20 novembre [1904], parrebbe la seguente.

1°) Gli attacchi e controattacchi, intensi e feroci più di quanto lo fossero i precedenti, che avvennero dal 25 ottobre al 3 novembre furono specialmente rivolti contro

i forti di An-tze-Shan; Keck-wan; Er-lung-Shan; Siu-Ku-Shan; Takke-Shan del gruppo nord e nord-est della piazza.

2°) Gli attacchi dal 5 al 20 novembre, sempre più formidabili e feroci se fosse possibile, furono specialmente diretti contro il gruppo dei forti di Ovest e di Nord-Ovest, che si collegano con quelli principali di It-Shan e di An-tze-Shan.

3°) I Giapponesi, con questi attacchi, hanno conseguito parecchi risultati tra i

quali meritano speciale ricordo:

a) l'occupazione di quasi tutte le posizioni avanzate, che dovettero però abban-

donare perché troppo dominate dal tiro dei forti principali.

- b) L'occupazione di talune zone meno battute dal tiro nemico ed a mezza elevazione del pendio delle colline, che i Giapponesi riuscirono a preservare scavando profonde trincee, dalle quali procedono ora con lavori di mina verso la scarpa delle fortificazioni.
- c) La distruzione parziale, per scoppio di mina, di piccoli tratti di controscarpa di quasi tutti i forti attaccati, ma specialmente di Er-lung-Shan e di It-Shan.
- 4°) I progressi di trincea e di mina contro il gruppo dei forti occidentali e meridionali di Liao-te-Shan sono molto lenti e la capacità difensiva di quel formidabile gruppo è sempre intatta.

5°) I forti costieri di Liao-te-Shan e della penisola della Tigre si possono conside-

rare quasi intatti.

6°) I forti costieri ed interni del blocco che costituisce il ridotto orientale o la grande cittadella di Port-Arthur, se si escludono quelli di Er-lung-Shan e di Si-Ku-Shan, sono ancora in buone condizioni e possono forse salvaguardare per qualche altro tempo l'arsenale, se non mancheranno gli uomini e le munizioni.

7°) Il tiro indiretto, che si esegue sempre a distanza di 8 chilometri circa dall'arsenale, sebbene abbia distrutta la città nuova, parte della vecchia e dell'arsenale, rendendo pericolosa la immobilità delle grandi navi nel piccolo specchio d'acqua che le può ricevere... se rende difficile l'esistenza non può compromettere ancora la resi-

stenza della piazza.

8°) Le condizioni del presidio sono certo moralmente e materialmente peggiorate, ma non parrebbero ancora tali da imporre la resa o la caduta della piazza, che da tre mesi si annunzia imminente e che potrebbe ancora essere a lungo differita, se i Giapponesi non riuscissero ad espugnare una posizione dominante direttamente l'arsenale ed il porto.

9°) L'espugnazione di Er-lung-Shan e di Si-Ku-Shan non ci sembra sufficiente per determinare immediatamente l'occupazione della cittadella orientale, ma l'espugnazione di It-Shan, dal quale si domina con tiro diretto la città vecchia, l'arsenale ed il porto, costringerebbe probabilmente lo Stössel a ritirarsi nella zona di Liao-te-Shan, mantenendo però tutti i forti del Tigre e del Monte d'Oro per il dominio della rada e del porto.

10°) Questa situazione, che andrebbe aggravandosi colla successiva espugnazione del Monte d'Oro e del Tigre, potrebbe forse persistere fino all'arrivo della flotta dal Baltico, ma la Squadra di Port-Arthur sarebbe distrutta, con quelle conseguenze

navali che già furono enunciate.

11°) Il pericolo più grave e più immediato che minacci Port-Arthur è quindi l'espugnazione di It-Shan, poiché questo solo fatto renderebbe inefficiente il soccorso e non sarebbe più possibile coi soli mezzi navali, dato e non concesso che la

Squadra del Baltico possa giungere vittoriosa a Port-Arthur, riconquistare la posizione di It-Shan.

12°) La preservazione di It-Shan dipende specialmente dalla entità delle truppe di cui può disporre lo Stössel. Se il presidio è ridotto a 12000 uomini validi, compresi gli equipaggi delle navi, la difesa della linea principale, ad onta di tutti gli eroismi, non può essere tale da ritardare di due mesi l'espugnazione di It-Shan, che per la topografia locale richiede il maggior numero di truppe.

Queste considerazioni permettono di concludere che la situazione di Port-Arthur, quando la flotta di Rojestwenski giungerà, se giunge, nel Mar Giallo, sarà presso a poco

la seguente.

 a) Tutta la zona nordica della piazza da It-Shan al Monte d'Oro occupata dai Giapponesi;

b) Il porto interno impraticabile tanto ai Giapponesi che ai Russi;

c) Le corazzate distrutte ed il *Bayan* con qualche torpediniera probabilmente a Tsing-tau, se l'evasione avrà felice successo;

d) Tutto il presidio, compresi gli equipaggi, ripartito fra i forti del Monte d'Oro, del Tigre e di Liao-te-Shan.

Se tale sarà, come parrebbe probabile, la situazione nel gennaio, quale utilità si può sperare dalla flotta del Baltico?

Da sola è assolutamente incapace di riguadagnare il dominio del mare, anche se riuscisse vittoriosa in uno scontro, perché non potrebbe riparare le avarie ed avere una base d'operazione, ed alla lunga verrebbe sopraffatta della flotta nemica.

La base di Vladivostok, se la squadra di Rojestwenski potesse giungervi in buone condizioni, non consente di migliorare molto la situazione marittima ed al più permetterebbe di rinnovare l'odissea di Port-Arthur, con scarsa probabilità di migliori successi.

La speranza di riconquistare il Kuang-Tung e Port-Arthur, dato e non concesso che Kuropatkin riuscisse vittorioso nella Manciuria, è una funesta illusione finché i Giapponesi conserveranno una sufficiente preponderanza navale.

Il dominio marittimo continua ad essere il determinante principale della situazione militare, e questo dominio non ha probabilità di essere riguadagnato, od almeno vigorosamente contrastato, dopo l'espugnazione di It-Shan e la conseguente distruzione della Squadra di Port-Arthur.

La situazione marittima, tenendo conto di tutti gli elementi che concorrono a determinarla, non ci sembra tale da consentire la speranza che la squadra del Baltico possa giungere in tempo per esercitare una risolutiva influenza, anche se Kuropatkin riuscisse vittorioso e se Stössel, dopo l'espugnazione di It-shan, riuscisse a mantenersi lungamente, ciò che è probabile, nella fortissima zona di Liao-te-shan.

Pure ammettendo che sia doveroso persistere nel soccorso navale finché questo presenti qualche probabilità di successo, consideriamo altrettanto doveroso non sagrificare spensieratamente la bella flotta del Baltico dopo l'espugnazione di It-shan e la distruzione della squadra di Port-Arthur, perché quella flotta rappresenta sempre il fattore più risolutivo delle trattative di pace.

Questa flotta che fu per il passato chiamata da molti, ma non da noi, *flotta fan-tasma*, è oggi una vera realtà, ed i prodigi di allestimento già compiuti, se non permettono di conseguire lo scopo principale immediato, non escludono altri prodigi che valgano a darle maggiore potenza in breve volgere di tempo, specialmente per quanto riguarda il troppo scarso naviglio torpediniero.

Questa flotta, se non può più giungere in tempo per salvare Port-Arthur ed utilizzare la squadra bloccata, ha sempre tempo per fare valere con maggiore efficacia la sua influenza sulla guerra o sulle trattattive di pace.

Il compito della squadra del Baltico si sintetizza quindi nel dilemma: o giungere in tempo per salvare Port-Arthur ed utilizzarne la squadra, oppure attendere che la situazione territoriale consenta di fare uno sforzo supremo coordinato, con tutte le forze di terra e di mare, per riconquistare Port-Arthur.

VI

IL QUINTO PERIODO DELLA GUERRA («Rivista Marittima» febbraio 1905)

CONSIDERAZIONI GENERALI. – La capitolazione di Port-Arthur, firmata il 2 gennaio alle 16,30, è l'avvenimento che per la sua grande importanza militare e politica, caratterizza il quinto periodo della guerra.

Le conseguenze politiche della capitolazione, che potrebbero anche condurre alla conclusione del conflitto, riguardano specialmente la situazione interna della Russia, ma non è da escludersi che anche la situazione internazionale subisca indirettamente e di controcolpo qualche modificazione, sebbene la caduta di Port-Arthur fosse da gran tempo considerata inevitabile.

Tutte le considerazioni che si possono logicamente e prudentemente dedurre permettono di concludere che la situazione politica e militare della Russia sia tale da consigliarla ad accogliere quelle mediazioni che potessero condurre ad una onorevole pace.

La situazione internazionale, come fu dimostrato nel Capitolo precedente, tende indubbiamente a favorire la risoluzione del conflitto; ma questa tendenza non poteva avere probabilità di successo diplomatico finché non si fosse, parzialmente se non interamente, risolta la crisi militare che doveva derivare dall'intervento della flotta del Baltico e dalla grande offensiva dell'esercito di Kuropatkin.

La caduta di Port-Arthur ha parzialmente risolta questa crisi, escludendo la possibilità dell'intervento della flotta di Rojestwensky ed eliminando [per la Russia] ogni speranza di riguadagnare nel 1905 la preponderanza navale nell'Oriente.

Questa situazione, per quanto sia favorevole al Giappone, è però sempre tale da consigliarlo a non persistere imprudentemente ed ostinatamente in una guerra a beneficio quasi esclusivo dell'Inghilterra e degli Stati Uniti d'America.

I vantaggi problematici che potrebbe sperare il Giappone dal prolungamento del conflitto non compenserebbero forse mai gli immensi sagrifizi di uomini e di denaro cui sarebbe costretto.

La grande maggioranza della pubblica opinione internazionale fu fino ad ora favorevole al Giappone riconoscendo la giustizia del suo diritto, altamente ammirando le virtù civili e militari di cui diede splendida prova; ma dopo l'occupazione di Port-Arthur, che era segnacolo di rivendicazione legittima dei suoi conculcati diritti, la pubblica opinione non lo seguirebbe con simpatia nelle sue avventure d'imperialismo e di conquista.

Il Giappone nella sua maggioranza per chiare manifestazioni, è desideroso di pace, e soltanto gli artifiziosi incentivi di una minoranza imperialista lo sospingono oltre la sua meta e contro i suoi nazionali interessi.

L'avvenire è sempre gravido di sorprese. L'instabilità della Cina può provocare complicazioni internazionali che il Giappone deve evitare. La Russia, per uno slancio di volontà nazionale, poco probabile ma possibile, potrebbe ancora persistere lungamente nella guerra territoriale con risultati che, alla lunga, potrebbero essere sfavorevoli ai Giapponesi.

Tutto considerato il Giappone non ha minori ragioni della Russia per desiderare ora una pace che sarà benefica a tutti, esclusa forse soltanto l'Inghilterra che dalla

continuazione del conflitto ha tutto da guadagnare e nulla da perdere.

La responsabilità della futura situazione ricade quindi principalmente sull'Inghilterra, poiché indubbiamente dipende da essa la cessazione del conflitto, ora che il Giappone ha rivendicato i suoi diritti e conquistata quella eminente posizione morale alla quale aspirava, ed è pertanto doveroso che la pubblica opinione mondiale si faccia interprete di questa idea, che riassume ed integra tutti i determinanti della situazione futura.

LA SITUAZIONE MARITTIMA. — La caduta di Port-Arthur e la completa eliminazione della 1ª Squadra russa del Pacifico ha radicalmente modificata la situazione marittima.

Il fatto compiuto, sebbene prevedibile, ha eliminata ogni illusione di ristabilire rapidamente, come sperava la Russia, l'equilibrio navale nell'Oriente.

Le considerazioni che furono svolte nel Capitolo precedente vennero pienamente giustificate dagli avvenimenti.

Tutte le esagerazioni, artificiosamente ostentate, circa la potenza della flotta di Rojestwensky si sono dissipate di fronte alla evidente realtà del fatto compiuto.

Il compito di Rojestwensky, come scrissi tre mesi or sono, si è risolto in un vagabondaggio analogo a quello dell'ammiraglio Camara, poiché era lecito prevedere che il giorno della capitolazione di Port-Arthur fosse pure quello della sospensione del viaggio di Rojestwensky.

Gravissima colpa sarebbe stata quella di sagrificare spavaldamente la 2^a Squadra del Pacifico, che rappresenta sempre il fattore preponderante delle future trattative di

pace.

L'influenza politica di questa flotta è certamente assai grande, ma la sua efficienza militare, nell'ipotesi della continuazione della guerra, quale potrebbe essere?

Non è forse probabile che la Russia, affrettando i rinforzi navali, si illuda di potere contrastare con successo, in un prossimo avvenire, il dominio del mare?

L'utilizzazione di tutto il naviglio militare disponibile, escludendo sempre la Squadra del Mar Nero, permetterà di raccogliere una flotta che giustifichi queste illusioni?

La Squadra di Rojestwensky, che navigò (come è detto nella Cronaca) suddivisa in tre reparti al comando degli ammiragli Rojestwensky, Felkersam e Dobrotvosky, comprendendo la divisione di Vladivostok, della quale il *Bogatir* probabilmente non potrà farne parte, rappresenta un tonnellaggio complessivo di 170000 tonn., delle quali però una quarantina circa sono costituite da naviglio invecchiato ed assai lento, di efficienza strategica e tattica assai inferiore all'analogo naviglio giapponese.

La Squadra dell'ammiraglio Nebagatov, che si sta allestendo nel Baltico, potrebbe comprendere, utilizzando tutti gli elementi disponibili, le seguenti unità:9

Corazzate: Nicola I; Alessandro II; Pamiat-Azova	tonn. 27000
Guardacoste: Apracine; Senjavtn; Usakov	14000;
Incrociatori protetti: Monomach; Kornilov	12000
Controtorpediniere: Una decina al massimo	3000
	Totale topp 56,000

Totale tonn. 56 000

La *Slava* ed il *Boutakov*, che rappresenterebbero due buone unità non potranno essere allestite nell'anno corrente.

L'*Edimburg* ed il *General-Admiral* sono troppo antiquati, ed anche se venissero allestiti nel 1905, rappresenterebbero sempre un misero contributo a cagione della deficientissima velocità.

. Il massimo tonnellaggio utilizzabile prima del giugno, ma sempre dopo il marzo, sarebbe quindi di circa 60000 tonnellate.

Questa nuova Squadra potrebbe raggiungere quella di Rojestwensky a Gibuti verso il maggio, e tutta la flotta giungere, se giungerà, verso il giugno nel Pacifico, al più presto.

La flotta disponibile comprenderebbe quindi:

1°) cinque buone corazzate moderne	tonn, 67 000
2°) sei corazzate mediocri ed antiquate	55 500
3°) tre guardacoste di buona efficienza tattica	14 000
4°) due incrociatori corazzati di buona efficienza strategica	24500
5°) cinque incrociatori protetti, moderni e veloci	28500
6°) sette incrociatori protetti più o meno deficienti	53 500
7°) Una trentina di siluranti al massimo	9000

Totale del naviglio combattente tonn. 232000

A questa flotta combattente sono aggregati una decina di incrociatori ausiliari, aventi in generale buone qualità strategiche ed un discreto armamento; una decina di navi complementari per servizi di appoggio, di riparazioni... ed una ventina di piroscafi per rifornimento e vettovagliamento.

Il naviglio ausiliario e complementare può giudicarsi adeguato al suo compito, e potrà sempre essere accresciuto a seconda delle esigenze della situazione navale, onde si può ritenere che, quando si disponesse di una buona base di operazione opportunamente situata nel teatro della guerra, si potrebbe soddisfare alle maggiori esigenze della flotta combattente.

Quale puo essere giudicata l'efficienza relativa delle due flotte combattenti?

Il Giappone, verso la fine del giugno, ammettendo l'allestimento di due incrociatori protetti e di dodici siluranti nuove, avrà disponibile, ed in ottime condizioni di eficienza, il seguente naviglio combattente:

⁹ Alcuni di queste navi debbono ancora eseguire riparazioni che richiederanno parecchi mesi di lavoro (Nota di D.B.).

1°) cinque ottime corazzate moderne	tonn. 70000
2°) otto ottimi incrociatori corazzati moderni	74000
3°) due corazzate antiquate	12000
4°) dieci incrociatori protetti velocissimi e sette meno veloci	50000
5°) quattro incrociatori antiquati e meno veloci	16000
6°) trenta controtorpediniere ed una trentina di torpediniere mediocri	12000

Totale del naviglio combattente tonn. 234000

L'equivalenza quantitativa del tonnellaggio sarebbe quindi pressoché raggiunta e sarebbero anche raggiunte le equivalenze delle singole principali categorie, poiché si avrebbe:

Naviglio corrazzato di vario tipo Naviglio protetto di vario tipo 62000 Naviglio torpediniero	Russi tonn.Russi tonn.Russi tonn.		Giapponesi tonn.Giapponesi tonn.Giapponesi tonn.	66000
	Totale tonn. 232000 Totalo tonn. 234		234000	

Se poi si considera che i Russi potrebbero sempre utilizzare qualche altra unità antiquata, come il *General-Admiral*, *l'Edimburg...* mentre i Giapponesi per tutto il 1905 sono nella impossibilità di aumentare il loro naviglio corazzato, si può concludere che per il giugno può essere assicurata l'equivalenza quantitativa delle flotte combattenti specialmente se la *Jashima*, come parrebbe, fosse realmente inutilizzata per molto tempo.

Questa notizia più volte affermata da corrispondenze non sospette di simpatia russofila, parrebbe però poco esatta, quando si consideri che questa corazzata ha combattuto nella battaglia del 10 agosto, riportando, secondo la relazione ufficiale dell'ammiraglio Togo, avarie e perdite assai inferiori a quelle patite dalla *Mikasa*, la quale ha ripreso da parecchi mesi il suo posto nella squadra.

Risulta quindi che, in ogni caso, salvo impreveduti accidenti, per il giugno è assicurata l'equivalenza quantitativa del naviglio combattente e che dal giugno in poi la preponderanza della flotta russa andrebbe crescendo, specialmente se si sollecita l'allestimento della *Slava*, del *Boutakof* e dei due incrociatori che sono in costruzione.

L'equivalenza quantitativa non significa però equivalenza qualitativa del materiale, indipendentemente da qualsiasi altra efficienza che concorra a determinare il valore relativo, tanto in guerra che in battaglia, delle flotte.

La superiorità relativa dei giapponesi deriva dalle seguenti catteristiche:

- 1°) Le cinque corazzate giapponesi si possono considerare equivalenti, nel loro complesso, alle cinque corazzate moderne della Russia.
- 2°) I sei incrociatori corazzati giapponesi rappresentano una grande superiorità strategica e tattica sulle sei corazzate di vario tipo della Russia, le quali potranno a mala pena sostenere una velocità di 12 miglia, mentre quelle nemiche possono sostenere velocità non inferiori alle 19, ed alcune superiore alle 20 miglia.
- 3°) I due incrociatori tipo *Kasuga* possono equivalere ai due del tipo *Rossia*, equilibrando l'inferiorità strategica colla preponderanza tattica.
- 4°) Le tre guardacoste tipo *Apraxin* rappresentano una discreta superiorità tattica complessiva sul *Tsing-Yuen* e *Fusoo*, ma la loro scarsissima autonomia rende più

che problematica la loro utilizzazione, e costituiranno certamente una grande preoccupazione per l'ammiraglio.

5°) La classe degli incrociatori protetti, sebbene equivalente per tonnellaggio, rappresenta una discreta preponderanza giapponese, sia per il numero che per il

tipo, ad onta che alcuni incrociatori russi rappresentino un tipo superiore.

6°) Il naviglio torpediniero costituisce una importante superiorità pei Giapponesi, specialmente se si considera che le siluranti di Vladivostok assai difficilmente potranno congiungersi alla flotta del Baltico, data la presente situazione marittima.

È assai difficile apprezzare il valore relativo complessivo di queste due flotte, ma si può approssimatamente ritenere che se Rojestwensky avesse tre incrociatori tipo Idzumo ed una ventina di siluranti di più, l'equivalenza qualitativa materiale sarebbe

Nel complesso si può quindi ritenere che la preponderanza giapponese non sia superiore di un quarto alla efficienza totale, anche considerando il grande vantaggio della omogeneità dei tipi costituenti le singole categorie e la velocità superiore che consente ai Giapponesi la direttività tattica della battaglia.

Questo valore relativo è però menomato dalle condizioni del teatro della guerra in un modo da escludere qualsiasi apprezzamento sulla capacità di persistenza nella lotta, se questa non viene risolta fin dal principio con una grande battaglia.

La base di Vladivostock è insufficientissima da sola a provvedere alla riparazione di una grande flotta ed esclude quidi la possibilità di migliorare od almeno di preservare la situazione relativa che derivasse da una grande battaglia o da una serie di successivi combattimenti.

La superiorità relativa deve quindi essere guadagnata dai Russi immediatamente, in modo così dominante da impedire il miglioramento del nemico per tutto quel tempo che occorre per utilizzare i futuri soccorsi dall'Europa.

Siccome importanti soccorsi non si potranno più ricevere per tutto il 1905, così la prima grande battaglia dovrebbe risolversi in una grande ecatombe della flotta giapponese.

Qualunque altra soluzione finirebbe sempre per risolversi in un progressivo incremento della preponderanza giapponese, colle conseguenze che da tale preponderanza deriverebbero, in analogia a quanto insegna l'esperienza di Port-Arthur.

La conclusione che emerge dalle precedenti considerazioni, e da quelle che si potrebbero aggiungere, è che la Russia deve vincere immediatamente una grande battaglia, con risultati che possano assicurarle per lungo tempo la preponderanza navale, e che i Giapponesi debbono per quanto è possibile evitarla procurando di eliminare, poco per volta, la flotta di Rojestwensky come hanno eliminata quella di Port-Arthur.

I risultati conseguiti dal Togo furono così grandi e così gloriosi da non lasciare dubbio circa il metodo di guerra cui si atterranno i Giapponesi, e se lo spirito militare dell'armata può tendere ad una gloriosa e decisiva battaglia, la saggezza del Mikado e dei suoi consiglieri imporranno di evitarla sempre che non sia imposta, per assoluta necessità, dalla ragione militare.

Possono i Russi imporre ai Giapponesi la necessità di una grande e risolutiva battaglia?

È difficile affermarlo in modo assoluto; ma quando si consideri che la conquista delle Pescadoras offrirebbe ai Russi il mezzo e l'opportunità di una grande provocazione, tenendo conto della limitata estensione e della scarsa capacità difensiva presente di quelle isole, si ha ragione di credere che i Giapponesi, come già gli Austriaci a Lissa, accorrerebbero con tutte le loro forze, impegnando la grande battaglia.

La vicinanza di Amoy e di Fu-ceu permetterebbe alle navi russe avariate di trovare un sicuro ricovero, attenuando le gravi e disastrose conseguenze di una battaglia combattuta a grande distanza da qualsiasi porto neutrale, ciò che si verificherebbe se i Russi portassero direttamente il loro attacco contro Nagasaki od altra importante città del Giappone.

È ben vero che l'attacco contro le Pescadores, per costringere i Giapponesi al soccorso dovrebbe completarsi collo sbarco eventuale di un piccolo corpo di truppe che per ora non è aggregato alla squadra di Rojestwensky, ma ciò che non fu fatto può sempre farsi trattandosi di un contingente di poche migliaia di uomini, ed in ogni caso l'occupazione temporanea delle Pescadores non è indispensabile per costringere la flotta ad accorrere in loro soccorso ed a difesa dell'isola Formosa.

È quindi assai probabile che i Russi invece di procedere direttamente per il Giappone si concentrino al Tonkino, per prepararsi all'attacco delle Pescadores, le quali non distano da Hanoy che 1200 chilometri, e che in quella regione avvenga il grande urto delle due flotte nemiche.

I Giapponesi avrebbero certamente maggiore vantaggio a combattere la grande battaglia nel mare Giallo od in quello del Giappone, ma la necessità di tutelare le Pescadores e Formosa li costringerà ed impegnarla, se così volessero i Russi, nella regione di quelle isole.

Non si deve dimenticare che le Pescadores furono e sono tuttavia ardentemente agognate dalla Francia, e che il temporaneo possesso dei Russi potrebbe risolversi in una cessione amichevole che complicherebbe grandemente la situazione internazionale.

Tutto concorre quindi a giustificare la previsione che la grande battaglia avrà luogo, se persite la guerra, nelle adiacenze delle Pescadores o di Formosa.

Un grosso reparto della flotta giapponese, al comando dell'ammiraglio Uriu, costituito da quattro incrociatori corazzati e quattro protetti, si trova giò concentrato il quella regione ed è assai probabile che quanto prima il Togo vi riunisca l'armata, rimanendo però il Kamimura, colla Divisione degli incrociatori corazzati, a Tsushima per la sorveglianza del teatro d'operazione e di Vladivostok, finché gli avvenimenti non impongano che egli si riunisca all'ammiraglio supremo.

Le ipotesi di uno spostamento di tutta l'armata giapponese verso Malacca, Borneo, Sumatra... non parrebbero giustificabili.

Indipendentemente dalle difficoltà e dalla spesa dei rifornimenti, la permanenza di tutta la flotta combattente in quelle regioni sarebbe un grave errore strategico, poiché si rinunzierebbe senza compensi, a tutti i vantaggi delle acque territoriali.

Il Togo manterrà certamente la Divisione dei grandi e rapidi incrociatori protetti e qualche squadriglia di siluranti nella regione degli stretti ed il Giappone tenterà forse di procacciarsi nel Siam una base d'operazione, probabilmente a Co-kien, con intendimenti di futura più che di immediata utilità; ma l'armata non si allontanerà dalla sua base principale d'operazione, e le navi esploratrici, mantenendo il contatto col nemico, ripiegheranno verso il Nord senza impegnarsi in pericolose avventure.

Ciò non esclude che qualche imboscata torpediniera possa avere luogo nella regione degli stretti, ed è anzi probabile che le squadriglie che già vi si trovano studi-

no la topografia locale per giovarsene negli attacchi; ma quando si consideri che esse dovrebbero operare a non meno di 600 miglia dalla base eventuale di Co-kien, se potranno utilizzarla, ed a 1800 miglia da quella delle Pescadores, si deve concludere che nessuna importante offensiva è probabile, sebbene le spicciole imboscate possano avere opportunità di successo.

Riassumendo, si può concludere:

1°) La flotta di Rojestwensky non giungerà sul teatro delle operazioni prima del luglio, rimanendo, intanto, parte al Madagascar e parte a Gibuti, senza preoccupazioni di violazione di neutralità.

2°) Il passaggio degli Stretti potrà dare luogo a qualche episodio torpediniero,

ma non a grandi battaglie.

3°) La grande e risolutiva battaglia avrà probabilmente luogo nella regione delle

Pescadores, se i Russi sono risoluti a provocarla.

4°) I risultati della battaglia non possono presagirsi ma, per le considerazioni già svolte, è assai poco probabile che essi siano tali da consentire ai Russi di ristabilire per qualche tempo l'equilibrio navale.

5°) Se i Russi non provocano la grande battaglia, o non sono costretti dai Giapponesi a combatterla, la menomazione della loro armata sarà più lenta ma inevitabile.

6°) Il dominio navale per tutto il 1905 a meno di prodigiosi ed imprevedibili eventi, rimarrà al Giappone.

* * *

LA CAPITOLAZIONE DI PORT-ARTHUR. – La meravigliosa resistenza lasciava supporre che lo Stössel fosse ancora in grado di operare qualche nuovo prodigio, ritardando ancora di qualche tempo la capitolazione, mantenendo vincolato l'esercito di Nogi, agevolando indirettamente il compito di Kuropatkin.

La resistenza, per essere realmente utile, avrebbe dovuto prolungarsi almeno fino alla fine del febbraio, poiché soltanto verso tale epoca poteva essere possibile una grande offensiva di tutto l'esercito di Kuropatkin e probabile l'arrivo di Rojestwensky.

La capitolazione di Port-Arthur, se non poteva essere ritardata di due mesi, non poteva esercitare influenza sensibile sulla situazione territoriale, ed ha invece contribuito a salvare da una nuova catastrofe la situazione marittima.

Abbiamo ripetutamente affermato nei Capitoli precedenti che sarebbe stato gravissima colpa ed ingiustificabile errore persistere nel tentativo di soccorrere Port-Arthur, quando la squadra ivi ancorata e raccolta non potesse più essere direttamente od indirettamente utilizzata a complemento di quella di Rojestwensky.

Anche in tale ipotesi di utilizzazione il compito dell'ammiraglio sarebbe stato difficilissimo, e le probabilità di ristabilire l'equllibrio navale assai poche; ma se Port-Arthur e la sua squadra potevano ancora essere salvate il soccorso era doveroso, anche se erano minime, a ragione di critica prudente, le probabilità di cesso.

L'affondamento delle grandi navi avvenuto nella prima settimana di dicembre, anche se parziale, equivaleva ad una lunga inutilizzazione delle navi, ed escludeva pertanto ogni cooperazione che agevolasse il compito di Rojestwensky.

Ciò che però era evidente ad ogni ufficiale di mare che giudicasse spassionatamente, non era forse abbastanza chiaro per l'Ammiragliato russo e per il partito guer-

rafondaio, cui pareva che il sagrificio della squadra di Rojestwensky avrebbe consentito alla Russia di utilizzare più tardi, con vantaggio, le sue riserve compresa la squadra di Port-Arthur, che sarebbe stata rigalleggiata se si poteva conseguire col sagrifizio un temporaneo equilibrio navale.

Il campo delle illusioni è così grande, e gli illusionisti son tanto suggestivi, che anche la fantasia dell'olocausto della squadra di Rojestwensky per la futura risurrezione di quella affondata nelle acque di Port-Arthur avrebbe finito per imporsi, ad onta delle rivelazioni del Clado, se non avveniva la capitolazione che disperse le malcovate illusioni.

Provvidenziale fu quindi la capitolazione, anche se essa poteva ancora essere differita, poiché il differimento, senza giovare realmente alla situazione territoriale, avrebbe molto probabilmente provocato l'inutile olocausto della squadra del Baltico.

VII

LA GRANDE BATTAGLIA DI TSUSHIMA («Rivista marittima» giugno 1905)

Questo articolo di D.B. è un pregevolissimo esempio di «storia immediata». La battaglia di Tsushima avviene il 27 maggio 1905; egli termina queste sue riflessioni e descrizioni il 5 giugno. Ciò che scrive risente, perciò, della frammentarietà e imprecisione dei dati a sua disposizione.

Sulle vicende nelle quali si inquadra Tsushima, e sui particolari della stessa battaglia e i suoi insegnamenti, D.B. ritorna con un successivo articolo dell'ottobre 1905, quando dispone di informazioni più esatte. Omettiamo la nuova descrizione particolareggiata degli avvenimenti e delle decisioni dei due ammiragli, perché nella sostanza non muta gli ammaestramenti che egli già trae nel primo articolo; meritano, invece, di essere riproposti al lettore i riflessi geopolitici e geostrategici della guerra, da D.B. esaminati in chiave europea, considerando l'Europa come un'entità a sé stante.

(F.B.)

La storia non ricorda un avvenimento navale che possa militarmente paragonarsi alla vittoria di Tsushima.

I grandi episodi di Salamina, di Azio, della *invencible armada*, della Hogue, di Trafalgar, e quelli minori di Cavite e di Santiago sono assai lontani dall'epico e tragico evento di Tsushima.

È ben vero che taluno di quei grandi episodi, come Azio, la Hogue, Trafalgar ed altri minori, ebbero una influenza storica assai maggiore di quella che avrà l'ultimo evento, sebbene non sia da escludersi che esso segni un importante asterisco nell'i-

nevitabile ed incipiente conflitto fra l'Occidente e l'Oriente; ma nessuno di quegli

avvenimenti è a quest'ultimo militarmente paragonabile.

È certamente ancora troppo presto per esprimere un serio e completo giudizio sulla grande battaglia, ma poiché, per esigenze del periodico, questo apprezzamento non può essere differito, così, facendo atto doveroso, ci raccomandiamo alla benevolenza del lettore.

Per chiarezza di analisi distingueremo le considerazioni in strategiche e tattiche, riserbandoci di formulare, dopo di avere considerata la situazione militare, qualche insegnamento importante.

CONSIDERAZIONI STRATEGICHE

La situazione iniziale strategica, da cui deriva direttamente la battaglia di Tsushima, si concreta quasi completamente nella dislocazione delle armate belligeranti.

L'armata giapponese, nel mese di maggio, era rimasta chiusa in una misteriosità

che poteva facilmente indurre in errore l'ammiraglio nemico.

La dislocazione della seconda squadra degli incrociatori corazzati, al comando di Kamimura, era sempre rimasta assai incerta; ed i telegrammi da Manilla lasciavano sospettare che tutta, od in parte, essa fosse rimasta lungo la costiera delle Filippine per mantenere il contatto strategico e sorvegliare, con navi che potessero impunemente affrontare gli incrociatori nemici e sottrarsi colla maggiore velocità alle corazzate, la grande squadra di Rojestwensky.

È probabile che, constatata la riunione di Nebogatov, il Kamimura abbia lasciato a qualche incrociatore protetto od ausiliario il compito di sorvegliare il nemico, ed

abbia raggiunto a tutto vapore l'ammiraglio supremo.

Risulta ora da informazioni ufficiali che la prima squadra delle corazzate *Mikasa*, *Asaki*, *Shikishima*, *Fuji*, cui furono aggregati gli incrociatori *Kasuga* e *Nisshim*, e la seconda squadra degli incrociatori corazzati *Idzumo*, *Iwate*, *Asama*, *Yakumo*, *Azumo* e *Tokiva si* trovavano a Mazampo.

La terza squadra dei grandi incrociatori protetti *Chitose, Kasagi, Takasago, Nij-taka, Tsushima* si trovava probabilmente a Tsushima, per la grande esplorazione e

collegamento dei varii reparti.

La 4º squadra degli incrociatori di 2º classe *Naniva*, *Suma*, *Akashi*, *Tshiyoda*, *Takacico* si trovava fra Sasebo, Simonoseski e l'isola Ikishima, o, secondo altri, anch'essa a Tsushima. Le controtoperdiniere si trovavano quasi tutte, in numero di venti circa, aggregate al corpo principale, e le torpediniere di 1º classe, in numero di 40 circa, erano ripartite fra Tsushima, Ikishima e le stazioni costiere nella zona di Simonoseski.

È tuttavia ignorata la dislocazione delle corazzate Tshinyuen e Fusoo, degli

incrociatori Matsushima, Hashidate, Itsukiscima e di alcuni altri minori.

Tutta l'armata giapponese, escluse poche unità secondarie ed alquanti incrociatori ausiliari o trasformati, come li chiamano i Giapponesi, era quindi concentrata nelle posizioni fortificate dello stretto di Tsushima.

Era questa la posizione strategica che, data la situazione navale al 25 maggio,

doveva assumere l'armata giapponese?

Nessun dubbio che questa dovesse essere la dislocazione migliore, sebbene taluni critici abbiano affermato che, data la probabilità che Rojestwensky dirigesse al

largo del Giappone per girare al Nord di Jesso o forzare lo stretto di Tsugaru, conveniva una dislocazione più a Nord, nella regione di Okishima perché più centrale.

È superfluo affermare che, data l'ipotesi precedente, Togo aveva sempre tempo, dopo accertata la rotta di Rojestwensky, di spostarsi da Tsushima ad Hakodate, e di rifornirsi anche di carbone prima che la squadra potesse forzare ciò che era poco probabile per i disastri che implicava lo stretto di Tsugaru.

La base di Tsushima era quindi quella che soddisfaceva nel miglior modo a tutte

le esigenze della situazione strategica.

La dislocazione dell'armata russa il 25 e il 26 maggio era presso a poco la seguente:

Jessen col *Gromoboj*, col *Rossia* ed una diecina di controtorpediniere e torpediniere trovavasi a Vladivostok, nella impossibilità assoluta di riunirsi a Rojestwensky forzando gli stretti di Tsugaru o di Tsushima.

Rojestwensky col grosso delle navi combattenti, compresa la squadra di Nebogatov, si trovava la sera del 25 alle Saddle, con qualche reparto a Wu-Sung e Shangai, rifornendosi attivamente di carbone.

La squadra combattente comprendeva:

- a) le corazzate Suvarov, Borodino, Orel, A1essandro III, Ossliabia, Navarino, Sissoi-Veliki, Nicola I, Apraxine, Senjavim, Usciakov,
 - b) gli incrociatori corazzati Nakimov, Monomach, Dmitri, Donskoi;
- c) gli incrociatori protetti Aurora, Oleg, Almas, Svjetlana, Izumirud, Gemeug ed una dozzina di grandi controtorpediniere;
- d) gli incrociatori ausiliari *Rion, Dnieper, Terech, Kuban, Don, Ural, Kiew, Texel, Russ* e forse altri;
- e) le navi complementari Orel, Kastroma, Kamshatka, Korea, Kitai, Irtich, Novgorod;

 f) una diecina di grandi trasporti con carbone e vettovaglie che, a seconda delle eventualità, dovevano o non dovevano seguire la squadra a Vladivostok.

La forza combattente, che doveva tutta impegnarsi nella battaglia e perciò navigare riunita, comprendeva quindi 20 navi grandi e 12 siluranti, alle quali dovevano aggiungersi 15 o 16 navi ausiliarie e complementari che potevano formare un reparto indipendente e separato, ma che dovevano sempre navigare sotto l'immediata protezione delle navi combattenti e quindi fare parte della grande spedizione.

Erano, in totale, 36 grandi navi e 12 siluranti che dovevano navigare di conserva,

qualunque fosse la rotta che seguisse l'armata.

Un convoglio così grande, che doveva forse essere seguito a breve distanza dalle navi carboniere, non aveva alcuna probabilità di sfuggire inosservato alla vigilanza del nemico, anche se le nebbie fossero state eccezionalmente propizie.

L'ammiraglio russo non poteva quindi fare alcun assegnamento su tale propizia eventualità, e doveva subordinare il suo piano d'operazione alla imprescindibile necessità di dare battaglia dove e quando piacesse al nemico di impegnarla.

L'ammiraglio Rojestwensky, come dimostrammo nel fascicolo precedente, poteva, se non era costretto da ordini imperiali o da necessità imperiose, prendere una di queste tre principali risoluzioni:

1°. Indugiarsi ancora nel mare della Cina, sia alle Pescadores e Formosa, sia in qualcuna delle maggiori isole Liu-Kiu, per dare solidità organica alla sua armata e

minacciare le comunicazioni commerciali giapponesi, attendendo una propizia

opportunità per dirigere a Vladivostok.

2°. Dirigere immediatamente a Vladivostok passando molto al largo del Giappone, per girare a Nord di Jesso e scendere per lo stretto di La Perouse, evitando il forzamento dello stretto di Tsugaru dove l'attendeva certo un colossale disastro.

3°. Forzare lo stretto di Tsushima a tutta forza, sperando di poterlo superare col favore delle nebbie, sebbene fossero minime, per non dire nulle, le probabilità di evi-

tare la battaglia nella zona pericolosa.

La ragione militare, non quella morale degli imponderabili, consigliava di attenersi al primo partito che poteva consentire, come ripetutamente affermammo nei precedenti fascicoli, non poche risorse e qualche speranza di evitare un grande disastro.

Il secondo partito, per la eterogenea costituzione dell'armata; per la necessità di rifornimenti di carbone in alto mare durante la navigazione per alcune se non per tutte le navi; per i disastri che potevano derivare dalla eventualità dei tifoni,... era indubbiamente più pericoloso del primo, se attuato da una forza navale disorganizzata moralmente e materialmente. In tali condizioni era doveroso prevedere che la grande armata di Nicola II poteva correre incontro all'inglorioso disastro di quella di Filippo II, come accennai nel precedente fascicolo.

Questo inglorioso disastro, per una infinità di ragioni che è superfluo enumerare, diveniva maggiormente probabile se si forzava lo stretto di Tsushima, a meno che le nebbie persistenti e la capacità dei comandanti delle navi avessero concesso di

parzialmente evitarlo.

Il Rojestwensky prescelse il partito più pericoloso, e questa sua decisione può forse essere attribuita: agli ordini imperiali di raggiungere immediatamente Vladivostock; alle condizioni morali degli equipaggi; allo stato di salute dell'ammiraglio; alle sue condizioni psico-patiche che non gli consentivano di differire la risoluzione suprema.

Queste ed altre cause spiegano ed anche giustificano la risoluzione di scegliere il partito più pericoloso per sottrarsi all'angoscia, per non dire alla agonia, del-

l'indugio.

La decisione di Rojestwensky, se era già disastrosa per se stessa, lo divenne maggiormente per le condizioni atmosferiche che difficilmente avrebbero potuto essere per lui più sfavorevoli.

Partito all'alba del 26 dalle Saddle e da Wu-Sung, diresse alla velocità di 12 miglia, la maggiore che gli era consentita dalle navi più lente, per passare a ponente di Quelpart, e quindi dirigere per lo stretto orientale fra Tsushima ed Ikishima.

La distanza fra Wu-Sung e Quelpart è di 500 km. circa, e quella fra Quelpart ed Ikishima di 250, per modo che Rojestwensky doveva percorrere 750 km., cioè 400 miglia marine circa, per giungere nella zona più pericolosa dello stretto di Tsushima.

Erano quindi 33 ore di navigazione a 12 miglia da compiersi in modo da giunge-

re ad Ikishima nel periodo delle nebbie più intense, e perciò verso l'alba.

Non potendo forzare di velocità bisognava partire da Wu-Sung alla sera del 25 e non all'alba del 26, oppure indugiarsi per via e forzare lo stretto all'alba del 27.

Se tale fosse stato il piano di Rojestwensky, egli avrebbe potuto giovarsi delle ore più nebbiose per forzare la zona pericolosa, ed assai difficilmente avrebbe subìto in quella zona l'attacco di tutta la flotta nemica.

Anche se gli incrociatori giapponesi avessero segnalato verso mezzanotte al Togo la presenza della flotta russa, egli difficilmente avrebbe potuto, nella notte, fare diligenza pari a quella del mattino, e, data la nebbia e la maggiore difficoltà di rintracciare al largo ed a Nord di Ikishima la squadra nemica, questa avrebbe potuto trarsi fuori della zona pericolosa, ciò che era un grande successo materiale e morale.

La battaglia non si poteva evitare, data la superiorità di cammino della armata giapponese, ma poiché Togo, come Rojestwensky, doveva mantenere la squadra corazzata riunita per non disperdere le forze, data l'ipotesi delle nebbie, così la sua superiorità si riduceva ad un massimo di quattro miglia e forse meno, ciò che poteva consentire ai Russi di gundagnare una cinquantina di miglia e forse più al Nord di Tsushima.

Fu quindi errore di calcolo e di concetto quello di Rojestwensky, ma è anche doveroso osservare che, dato pure l'errore, egli poteva essere meno sfortunato.

La nebbia, infatti, che poteva giovare a Rojestwensky, si disperse verso le 7 del mattino del 27, per un forte vento di Nord-Ovest secondo talune informazioni, o di Sud-Ovest secondo meno attendibili relazioni, agevolando così il compito dei Giapponesi. Il forte vento e grosso mare fu pure più sfavorevole ai Russi per la loro inferiorità nella pratica del tiro. La calma sottentrata verso il tramonto agevolò pure moltissimo il compito delle squadriglie torpediniere durante la notte, che poterono completare l'opera di distruzione già iniziata dalle artiglierie e dagli attacchi diurni delle controtorpediniere. La nebbia, che al mattino del 28 si dissipò pure assai presto, favorì l'inseguimento, la ricerca e la cattura degli ultimi avanzi della già dispersa armata di Rojestwensky.

Egli è ben vero che altri pericoli di navigazione, d'investimento e di dispersione potevano derivare dalla persistenza della nebbia nel giorno 27, date le difficoltà nautiche del passaggio dello stretto di Tsushima e l'insufficiente abilità pratica marinaresca dei Russi, ma non è da escludersi che, tutto considerato, la dispersione della nebbia sia loro stata più svantaggiosa che propizia

bia sia loro stata più svantaggiosa che propizia.

Dal complesso della situazione si può concludere che i Giapponesi, indipendentemente dalla loro superiorità morale, organica e materiale, dovettero in gran parte il loro successo alla sapiente direttività strategica, favorita dalle condizioni del teatro della battaglia e da quelle meteorologiche; mentre i Russi, indipendentemente dalla loro inferiorità morale, organica e materiale, non seppero utilizzare, come potevano, la situazione strategica ed ebbero avverse le condizioni meteorologiche.

CONSIDERAZIONI TATTICHE

Non è ancora possibile formulare un apprezzamento serio sulla condotta, risultati ed insegnamenti della battaglia di Tsushima, poiché i rapporti dell'ammiraglio Togo, quali vennero pubblicati, sono di una brevità e di una indeterminazione veramente eccezionale, e le relazioni dei prigionieri, dei comandanti, dei corrispondenti... sono talmente inesatte, favolose e contradditorie da riuscire più nocive che utili al critico [D.B. scrive questo commento a circa dieci giorni dalla battaglia - N.d.c.].

È quindi doveroso giudicare esclusivamente dai fatti che sembrano meglio accertati, inducendo con prudenza da questi le principali caratteristiche della

battaglia.

I fatti e gli istanti che parrebbero meglio accertati sono quelli riferiti nella cronaca, sebbene sia doveroso dubitare della loro precisa verità ed esattezza, e perciò in base a questi dati procureremo di determinare, nelle linee generali: le operazioni iniziali; l'ordinanza tattica delle armate; le successive fasi della battaglia; i risultati conseguiti durante queste fasi ed i principali insegnamenti tattici che da questa battaglia derivano.

LE OPERAZIONI INIZIALI. – L'ammiraglio Rojestwensky, fra le 11^{1/2} e le 12 del 27, si trovava colla flotta combattente al traverso dell'isola Ikishima, dirigendo verso Nord, per il passo fra quest'isola e Tsushima, alla velocità di 12 miglia o poco più. Egli aveva seco, a quanto pare, alcune navi complementari ed ausiliarie, avendo lasciate le altre più addietro in attesa delle eventualità del passaggio, e quelle onerarie a Wu-sung e Shanghai.

L'armata russa, che forzò lo stretto, si componeva quindi di 11 corazzate di vario tipo; di 3 incrociatori corazzati; 6 incrociatori protetti; 12 controtorpediniere; 2 o 3 incrociatori ausiliari e 3 o 4 navi complementari. Un totale di 26 o 27 navi grandi e 12

controtorpediniere.

L'ammiraglio Togo partì, fra le 6 e le 7, dalla base di Mazampo colla prima squadra delle corazzate, colla seconda squadra degli incrociatori corazzati e con una ven-

tina di controtorpediniere, diretto verso l'estemità Nord di Tsushima.

La terza e quarta squadra degli incrociatori protetti e le squadriglie di torpediniere si trovavano nel mattino del 27 a Tsushima. Una di queste due squadre, probabilmente quella di Uriu, con alquante torpediniere diresse verso Jkishima, per sorvegliare quella zona dello stretto, appena conosciuta la presenza del nemico.

Verso le 10 Togo era a Tsushima, ove dava gli ordini alla terza squadra ed alle squadriglie torpediniere, e quindi dirigeva più a Sud-Est, giungendo verso le 13 nella zona della battaglia a circa 30 km. a Nord di Ikishima, mentre Uriu colla sua squadra

si manteneva sulla rotta della squadra russa in attesa dell'arrivo di Togo.

Si ignora ancora quale fosse la dislocazione ed il compito della terza squadra, delle corazzate lente *Ching-yuen* e *Fusoo* e degli incrociatori lenti ed antiquati, che certamente presero parte alla battaglia.

L'ORDINANZA DI BATTAGLIA. — Alle 13^{1/2} le squadre avevano stabilito il contatto tattico e la battaglia era imminente.

L'ammiraglio Togo fece allora il segnale seguente: «Il destino dell'Impero dipen-

de da questa battaglia. Spero che tutti faranno ciò che è possibile».

Parafrasi questa del segnale di Nelson a Trafalgar: «L'Inghilterra attende che tutti facciano il loro dovere».

L'ammiraglio Rojestwensky segnalò soltanto: «Seguitemi».

È ancora incerto se questo segnale fosse alzato sulla Suvorow o sulla Borodino.

L'ordinanza di battaglia dell'ammiraglio Togo fu analoga a quella da lui adottata il 10 agosto, coll'intendimento di accerchiare l'armata nemica.

La prima squadra di 4 corazzate e 2 incrociatori corazzati con alquante siluranti attraversò la rotta del nemico e prese posizione a levante della colonna di destra dei Russi, mantenendosi, in virtù della velocità superiore, parallelamente ed alla testa di questa colonna.

La seconda squadra dei 6 incrociatori corazzati prolungò, a ponente, la destra della colonna di sinistra del nemico, mantenendosi parallelamente ed a distanza

superiore ai 5000 metri.

La terza squadra dei grandi incrociatori protetti seguì probabilmente il movimento della seconda, mantenendosi verso la coda della formazione nemica, che era più debole, coll'intento di accerchiarla dal Sud quando fosse giunto il momento opportuno.

La quarta squadra, come già si disse, si manteneva di prora, e fuori tiro, all'armata nemica seminando forse, come si era fatto il 10 agosto, mine galleggianti sulla rotta del nemico.

Le controtorpediniere e le torpediniere manovravano al riparo delle grandi navi, attendendo il momento dell'attacco. Questa ordinanza di battaglia, suddivisa in quattro reparti, separati dall'armata nemica, sarebbe stata assai pericolosa contro una squadra manovriera e fortemente organizzata; ma, date le condizioni dei Russi ed il loro obbiettivo di sfuggire, senza manovrare, al nemico per raggiungere Vladivostock, era giustificabile, sebbene assai temeraria, considerata tatticamente.

L'ordinanza di battaglia dell'ammiraglio Rojestwensky era su due colonne, ogni

colonna in linea di fila.

dalle prime due colonne.

La colonna di destra era costituita da 7 corazzate: *Suvorov, Borodino, Alessandro III, Orel, Ossliabia, Veliki* e *Navarin*, seguite da due o tre incrociatori protetti con una squadriglia di siluranti.

La colonna di sinistra era costituita dalla *Nicola I, Apraxin, Senjavin, Usciakov, Nakimov, Donskoj* e *Monomach*, seguite da due o tre incrociatori protetti con una squadriglia torpediniera.

Le navi complementari e gli incrociatori ausiliari, 7 od 8, formavano una terza colonna, nell'intervallo fra le altre due e molto probabilmente disposta verso la coda della formazione, per lasciare libere le navi combattenti; ciò che diede occasione ai critici di condannare questa ordinanza di tre linee parallele, senza considerare che la terza linea era realmente estranea alla ordinanza tattica, costituita esclusivamente

Questa ordinanza su due, o pure se vuolsi su tre colonne, fu subito censurata dai

critici, attribuendole in gran parte la causa del disastro.

Questo apprezzamento parrebbe assai superficiale ed errato. L'ordinanza di battaglia che forse meglio corrispondeva alla situazione tattica e locale sarebbe stata una formazione di rilevamento per gruppi indipendenti di quattro navi ciascuno, secondo il sistema del Labrés, che assai bene soddisfa ad una squadra di 20 navi combattenti, di tipo e velocità assai dissimili, ed allo scopo di mantenere i nuclei bene compatti durante la battaglia e l'inseguimento che, dato l'obbiettivo russo di raggiungere ad ogni costo Vladivostock, era inevitabile.

Ma questa formazione di rilevamento per gruppi od altra analoga era essa attuabile dai Russi?

Noi crediamo di no. Queste formazioni di rilevamento, semplici, doppie o per gruppi richiedono una grande esperienza evolutiva, una grande precisione di movimento, ciò che mancava ai Russi, specialmente dopo l'arrivo di Nebogatov, per la mancanza di qualsiasi addestramento evolutivo.

Nel nostro concetto, quindi, l'ordinanza prescelta dal Rojestwensky corrispondeva più di qualsiasi altra alle esigenze della situazione e consentiva quella sufficiente manovrabilità che era compatibile colla scarsa capacità evolutiva dell'armata, specialmente se la terza colonna, costituita da elementi abbastanza veloci, si manteneva alla coda della formazione, conservando la sua indipendenza, nelle eventualità di

manovre evolutive durante il combattimento. Per queste ed altre ragioni escludiamo che l'ordinanza di battaglia sia stata causa principale del disastro, ed affermiamo che qualsiasi altra formazione sarebbe stata meno opportuna e più disastrosa.

LE FASI DELLA BATTAGLIA. – La battaglia del 27 maggio si può suddividere in quattro fasi principali:

1°. Combattimento d'artiglieria a grande distanza;

2°. Attacco diurno di controtorpediniere;

3°. Combattimento a distanza ridotta ed asserragliamento;

4°. Attacchi notturni di siluranti ed inseguimento.

La prima fase del combattimento si svolse dalle 14^{1/4} alle 15^{1/2}, mantenendosi le squadre giapponesi verso la testa delle colonne nemiche, concentrando il tiro sulle più forti navi del nemico, ad una distanza non inferiore ai 4000 metri, sebbene, alcune navi, come l'*Asama*, si siano portate a 3000, per riconoscere gli effetti del tiro e le navi che formavano le colonne nemiche. Sebbene la grossa artiglieria da 0,305 e 0,250 fosse preponderante sulle navi russe, come dicemmo nel fascicolo precedente, pure la maggiore esperienza di tiro ed i migliori telegoniometri, ma più di tutto la preponderanza giapponese dei calibri da 0,20 e da 0,15 assicurarono loro rapidamente una superiorità che agevolò il compito delle siluranti. Non è da escludersi che le condizioni del grosso mare, del vento e del tiro combinato contro le due colonne dei Russi, che si trovavano presi tra due fuochi, abbiano grandemente contribuito alla superiorità dei Giapponesi, ma ciò è sempre corollario della maggiore intensità e precisione del tiro.

Demolite in gran parte le sovrastrutture; provocato qualche incendio e qualche grave avaria; scosso il morale degli equipaggi russi... diveniva possibile serrare le distanze e procedere all'attacco torpediniero.

Non risulta che durante la prima fase del combattimento fosse affondata od uscisse di formazione alcuna nave dei Russi.

La seconda fase si iniziò verso le 15^{1/2}, quando i Giapponesi ridussero la distanza a 3000 metri appoggiando l'attacco delle controtorpediniere.

L'attacco diurno, contro navi non ancora smantellate, fu ritenuto finora più che temerario, quasi disumano. I Giapponesi dimostrarono che in talune eventualità, quando l'attacco sia rapido e bene appoggiato dall'artiglieria, senza troppi riguardi per le siluranti che attaccano, si possono ottenere stupefacenti risultati con piccolissime perdite.

L'attacco diurno ha conseguito, secondo le informazioni più attendibili, il siluramento della *Suvorov*, della *Borodino*, della *Ossliabia*, e forse della *Alessandro III*. Questo attacco fu eseguito in massa serrata dalle controtorpediniere contro la testa della colonna russa di destra, e non contro la colonna di sinistra, se le informazioni sono esatte.

L'Ossliabia affondò quasi subito, prima delle 16, la Suvorov e la Borodino galleggiarono ancora, ma dovettero uscire di formazione dirigendo verso la costiera giapponese, e l'Alessandro III pare rimanesse ancora in linea affondando poi nella notte.

L'ammiraglio Rojestwensky, che alle 13 aveva preso imbarco sulla *Borodino*, ¹⁰ trasborda ferito alle 16 sulla torpediniera *Bujni*, e da questa, verso le 20, sulla *Biedovni*, ove viene catturato dai Giapponesi durante la notte.

¹⁰ Questo imbarco sulla *Borodino*, risultante dalla relazione di un superstite russo, non è stato ancora confermato, e parrebbe ingiustificato (Nota di D.B.).

L'ammiraglio Felkersam perisce, per ferite, sulla sua nave l'Ossliabia.

Dopo le 16 manca la direzione della squadra russa, sebbene Nebogatov si mantenesse ancora in linea colla *Nicola I*, senza poter fare segnali.

Il disordine invade l'ordinanza russa; il panico si impossessa di alcuni equipaggi; le navi seguono alla rinfusa l'insegna di Nebogatov, sempre più strette da quelle giapponesi. Da quest'istante la battaglia è perduta. L'attacco torpediniero fu il colpo meraviglioso che assicurò la vittoria.

La 3ª fase della battaglia si svolse dalle 16,30 alle 19, e fu lotta simultanea di artiglieria e di qualche attacco isolato di controtorpediniere. La distanza di tiro si ridusse a 3000 metri ed anche meno, con risultati prodigiosi.

Presero fuoco e dovettero uscire dalla linea l'*Usciakov*, l'*Aurora*, il *Jemteug*; furono affondati il *Kamshatka*, l'*Irtich*, l'*Ural* ed il *Russ*; furono catturate l'*Orel* e *Kastrona*, navi-ospedale, e vennero grandemente danneggiate tutte le altre navi.

Un gruppo di navi segue ancora l'insegna di Nebogatov, ma è un gruppo di morituri.

La 4ª fase della battaglia si iniziò, dopo le 20, con attacchi torpedinieri che si rinnovarono tutta la notte. Al grosso mare e forte vento sottentra la calma. Una profonda oscurità fece sospendere verso le 7 il tiro del cannone, che languì nella notte essendo stato sostituito dal siluro.

Le 40 torpediniere che non erano ancora entrate in azione si lanciano, dopo le 20, all'attacco del gruppo fuggente, coi risultati seguenti: La Sissej-Veliki, la Navarin, il Monomach, il Nakimov, lo Svjetlana furono silurati; si staccano dal gruppo fuggente, ed affondano presso Tsushima nel mattino del 28. I naufraghi, in numero di 1000 circa, furono salvati dagli incrociatori ausiliari Sinano, Yamata, Taina, Sado o raggiunsero la costiera dell'isola.

Un gruppo di cinque navi segue ancora l'insegna di Nebogatov. Queste navi sono la *Nicola I*, l'*Orel*, la *Seniavin*, l'*Apraxin* e l'*Izumrud*. Queste navi, scoperte dagli incrociatori corazzati di Kamimura, che davano caccia, presso gli scogli di Liancourt a 350 chilometri al Nord di Tsushima e 100 chilometri a ponente di Okishima, si arrendono senza difendersi, per ammutinamento degli equipaggi, e soltanto l'*Izumrud* riesce a fuggire, andando poi ad incagliare nella baia di Vladimir a 300 chilometri a Nord di Vladivostock.

Nebogatov è prigioniero sull'*Asama*. La *Orel* fu condotta a Maizura, ma il suo comandante era morto di ferita. La *Nicola I*, la *Senjavin* e l'*Apraxin* furono condotte a Sasebo.

L'Usciakov, rifiutando di arrendersi, fu affondato dall'Iwate e dal Yakumo nel pomeriggio del 28, presso gli scogli di Liancourt.

Il Dmitri-Donskoj; è portato ad incagliare sulla costa di Corea, presso Urlung.

L'Aurora, l'Oleg, il Jemteug giungono a Manilla il 3 giugno.

L'Almaz e le controtorpediniere Bravny e Grozny raggiungono Vladivostock.

Gli incrociatori ausiliari *Riou*, *Koreia*, *Dnieper* ed i piroscafi *Vladimir*, *Voronetz*, *Jarashov*, *Livonia*, *Meteor*... sono a Wu-sung ed a Shanghai, ove vengono disarmati.

Le controtorpediniere *Bujni*, ed altre tre furono affondate, la *Biedovny* fu catturata. È ancora ignorato il destino di altre cinque siluranti.

Il fato della grande armata di Nicola II è stato anche più disastroso di quello della *invencible armada* di Filippo II.

Le perdite giapponesi furono di 600 uomini tra morti e feriti, e di tre sole torpediniere. Le avarie delle grandi navi, se si escludono quelle della *Mikasa* e dell'*Asaki*, furouo poco importanti.

La battaglia di Tsushima è certamente la più meravigliosa che ricordi la storia.

INSEGNAMENTI TATTICI

Il primo insegnamento che si può dedurre da questa grande battaglia è che la forza morale e la solidità organica delle forze navali sono sempre i principali fattori della vittoria.

Si è con questa vittoria riconfermata la previsione che facemmo nel capo I dell'opera *Il Conflitto russo-giapponese*, affermando che l'anima di un popolo satura d'eroismo e di pugnacia doveva, nei limiti del possibile, assurgere alla vittoria.

L'ammiraglio Togo, nella sua mistica risposta all'Imperatore, affermava che così grandi prodigi non potevano derivare che dalla divina virtù del monarca e dei suoi antenati, ed in questa risposta palpita, alla giapponese, una grande verità poiché, come affermai nel febbraio del 1904, tutto ciò che dal 1867 si è compiuto con tanto prodigio nel Giappone è emanazione spirituale ed intellettuale dell'Imperatore, che è la sintesi più perfetta di tutta la coscienza e di tutta la vitalità nazionale.

La solidità organica è sempre conseguenza di quella morale, onde non è meraviglia se l'armata e l'esercito, cooperando ad un medesimo fine, hanno dato le più splendide prove di una integrità che la Storia militare non ricorda.

La battaglia di Tsushima ha ancora rilevato una perfezione ed una precisione direttiva che si potrebbe definire cronometrica.

Come si è potuto ottenere questa unità intellettuale di tutta la gerarchia navale, dall'ammiraglio supremo al più modesto marinaio?

Con quali mezzi poté Togo trasfondere nei cuori il ritmo del suo palpito, e nelle menti tardive la vibrazione del suo pensiero?

Nelson aveva certamente creata la *band of brothers*, ma Togo lo ha forse superato plasmando a sua immagine e somiglianza una legione di eroi.

Di fronte a tali insegnamenti di carattere spirituale e morale quale importanza possono assumere gli insegnamenti di ordine tattico e tecnico?

Si passa dagli infiniti agli infinitesimi; ma poiché da questi s'integra, sia pure tra piccoli limiti, una parte della efficienza combattente, così, per quanto lo consente l'imperfetta conoscenza dei fatti, ci studieremo di determinare gl'insegnamenti tattici che appariscono più evidenti.

Il fatto più caratteristico della battaglia fu l'esattezza matematica di tutti i movimenti delle squadre, sia nello spazio che nel tempo.

Questo presuppone uno studio sapiente quanto minuto di tutta la situazione e la determinazione precisa di tutte le fasi della battaglia, d'onde l'insegnamento che ebbimo già occasione di affermare nel corso di questa guerra ed in altri scritti anteriori.

Il fatto tattico preponderante della battaglia fu l'attacco torpediniero diurno, generalmente considerato inattuabile, e che si dimostra invece efficacissimo quando

il nemico non abbia torpediniere da opporre o non sappia giovarsene. Questo insegnamento è molto importante, ed il fatto sarà indubbiamente oggetto di molta discussione e di molta polemica.

Altro insegnamento prezioso è quello che deriva dalla utilizzazione della velocità per prendere tra due fuochi la formazione nemica, battendola di lancio e di rimbalzo, in modo da trarre il massimo rendimento dal tiro, quando il nemico mantiene

la doppia formazione per incapacità od impossibilità di manovrare.

La battaglia del 10 agosto e questa di Tsushima dimostrano come un ben regolato tiro a grande distanza possa, dopo una o due ore, a seconda della intensità, danneggiare siffattamente le sovrastrutture e le parti non corazzate da compromettere gravemente la difesa contro gli attacchi torpedinieri.

Le due battaglie rivelano ancora che quando si ha preponderanza di velocità e di torpediniere all'appoggio che, colla influenza morale, escludano l'azione d'attacco a breve distanza e d'incrocio delle Squadre, si può sviluppare un metodo progressivo di ravvicinamento, corrispondente alla efficienza relativa del tiro in relazione colla solidità del bersaglio.

Rimane inoltre riconfermato che la velocità è fattore principale tanto tattico quanto strategico, checché ne pensino il Mahan e i suoi fakiri, poiché essa sola con-

sente la direttività della battaglia.

È pure riconfermata la previsione che facemmo nel 1902, nello studio *La difesa mobile costiera*, quella cioè che senza un adeguato naviglio torpediniero non si può impiegare utilmente il naviglio corazzato.

Risulta ancora che il calibro da 0,20 è sempre il più efficiente, per la sua azione distruttiva delle parti non corazzate nell'azione preparatoria; ma che il cannone da solo non risolve rapidamente la lotta fra corazzate se non interviene il siluro, o se non

genera incendio.

L'incendio, che nelle battaglie di Cavite e di Santiago fu causa principale dei disastri, non ebbe alcuna influenza sui risultati della battaglia del 10 agosto, ma in quella di Tsushima costrinse la *Borodino*, l'*Usciakov*, lo *Svjtlana*, il *Jemteug* e forse qualche altra nave ad uscire di formazione, onde si può concludere che l'incendio, specialmente per gli effetti morali che determina, è sempre un fattore risolutivo importante, e che perciò i mezzi di difesa e di estinzione debbono essere ancora migliorati.

L'efficienza del rostro fu nulla perché i Russi, preoccupati di sottrarsi colla fuga e dominati dal panico degli attacchi torpedinieri, non tentarono di impegnare la mischia, sebbene sembri che un movimento di accostata della *Suvorov* tendesse a tale scopo; ma ciò non esclude ancora in modo assoluto la possibilità della mischia e l'efficacia tattica del rostro, per quanto la si debba considerare grandemente menomata.

L'efficienza del cannone rimane sempre tatticamente preponderante, poiché essa sola può assicurare l'impiego del siluro nella battaglia diurna; ma non è forse

troppo intempestivo affermare:

1°. Che l'efficienza del tiro deve affermarsi alle grandi distanze, e che pertanto la potenza balistica ed i mezzi di puntamento e di misura delle distanze devono tendere a tale scopo;

2°. Che gli effetti più risolutivi del cannone sono quelli incendiari e di distruzione delle sovrastrutture, che debbono conseguirsi a distanze non inferiori ai 3000 metri, onde consentire un regolare processo tattico delle principali fasi della battaglia;

3°. Che la lotta d'artiglieria fra corazzate non provoca grandi risultati diretti ma soltanto indiretti, se si escludono quelli incendiari, ai quali non è difficile mettere riparo migliorando i mezzi protettivi;

4°. Che soltanto la preponderanza della velocità può assicurare il massimo ren-

dimento del cannone;

5°. Che la simultanea preponderanza del potere balistico a grandi distanze, della velocità e del naviglio torpediniero assicurano il completo successo, contro una armata equivalente ed anche superiore che per la sua eterogeneità non possa efficientemente combattere a grandi distanze ed imporre la modalità della lotta.

La corazzatura ha riconfermato il suo grande valore difensivo piuttosto per la sua estensione anziché per il suo spessore; ma questo fatto derivando dalla distanza del tiro preservata in questa battaglia non giustificherebbe ancora eccessive riduzioni

degli spessori a vantaggio della estensione;

Il siluro si è dimostrato inefficiente come arma delle grandi navi, e forse più pericoloso che utile, per la speciale modalità di questa battaglia; ma sarebbe imprudente concludere che non possa avere in avvenire una maggiore efficienza e che debba essere escluso dall'armamento delle grandi navi.

Il naviglio torpediniero ha riaffermato, con notevole incremento, la sua efficienza, giustificando completamente le previsioni espresse da chi scrive tre anni or sono, dimostandosi il fattore diurno più risolutivo, quando sia convenientemente preparato e protetto l'attacco; ma è lecito supporre che l'eroismo e le circostanze propizie non siano sempre quali furono nella battaglia di Tsushima.

Il naviglio torpediniero, anche se di limitato tonnellaggio, guarentisce il dominio notturno del mare; permette la completa utilizzazione della vittoria; assicura l'impiego delle grandi navi; consegue grandi risultati con piccola spesa e limitati sagrifizi, sempre però che le condizioni del teatro della guerra ne consentano l'impiego.

I sottomarini non hanno ancora affermato il loro potere.

È assai dubbio che siano stati impiegati, sebbene non manchino affermazioni che sono forse di affaristi industriali. È nostro convincimento che la modalità della battaglia e la forte corrente dello stretto di Tsushima non ne consentivano l'impiego. Il grande problema rimane quindi sempre avvolto nel suo impenetrabile mistero.

L'impiego delle mine galleggianti pare che fosse assai minore di quello che si praticò nella battaglia del 10 agosto. L'esperienza di quella battaglia ha forse consigliato la prudenza; non è però da escludersi che la divisione di Uriu, alla quale furono aggregate giunche allestite a tale scopo, abbia seminato qualche mina; ma quando si consideri che il grosso mare ed il flutto corrente potevano renderle pericolose anche per i Giapponesi, si deve concludere che se lancio di mine vi fu, deve essere stato molto limitato ed in circostanze eccezionalissime.

Questa importante questione, per quanto riguarda l'uso di mine galleggianti durante una battaglia navale, rimane quindi insoluta. Il nostro convincimento si è che questi metodi secondari di lotta debbono essere impiegati colla massima par-

simonia e prudenza.

Un insegnamento preciso e riconfermato è quello dell'enorme sciupio di munizioni, ciò che implica provvedimenti sia per la regolarizzazione del tiro, sia per l'aumento dei depositi.

Le navi guardacoste, *Apraxin*, *Senjavin*, *Usciakov*, che furono così male giudicate dalla maggioranza dei critici navali, hanno dato prova, sia nel viaggio dal Baltico a

Tsushima, sia durante la battaglia, di sufficienti qualità nautiche e di buone se non ottime caratteristiche combattenti. Se si esclude l'*Usciakov* che venne incendiato, ma che pure navigò col gruppo di Nebogatov fino a Liancourt, le altre due furono le navi che meno soffersero fra tutte quelle della squadra, ciò che costituisce un insegnamento prezioso.

La radiotelegrafia fu l'origine prima del grande disastro. Senza tale mezzo di segnalazione Rojestvensky avrebbe liberamente superata la zona pericolosa, poiché Togo non avrebbe raggiunto la squadra russa che quattro ore più tardi. Grande e pre-

zioso insegnamento.

Il principio del concentramento tattico sul punto decisivo non fu praticato dal Rojestwensky, che pure avrebbe potuto tentarlo, ma bensì sapientemente e risolutamente dal Togo.

Il concentramento tattico principale fu eseguito dal Togo stesso, colla prima squadra e colla maggior parte delle siluranti di 1ª classe contro il corpo principale dell'armata nemica, cioè contro le cinque più forti corazzate che formavano la testa della colonna di destra. Contro queste cinque corazzate, sulle quali si trovavano Rojestwensky e Felkersam, si concentrò lo sforzo d'artiglieria delle quattro grandi corazzate giapponesi, dei due incrociatori *Nishim* e *Kasuga* e probabilmente anche del *Tsing-yuen*. Sette navi contro cinque. La lotta non era troppo disuguale date le ottime caratteristiche delle navi tipo *Borodino*, ma la esattezza del tiro giapponese a grandi distanze consentì una superiorità che permise al Togo, quando si sviluppò l'incendio sulla *Suvarov* e sulla *Borodino*, di lanciare in massa serrata le siluranti all'attacco.

Analogo concentramento d'artiglieria, sebbene non seguito, a quanto pare, da attacco silurante, fu fatto dalla 2ª squadra contro la testa della colonna di sinistra, mentre gli incrociatori protetti tenevano in rispetto la coda di questa colonna.

Il principio del concentramento fu quindi applicato in modo non meno sapiente

e risoluto di quanto era stato praticato dal Nelson.

Una infinità di altri insegnamenti emergeranno da questa battaglia, che già si

potrebbero enunciare; ma le esigenze del periodico consigliano di differirle.

Concluderemo affermando che, indipendentemente dai maggiori risultati conseguiti, la battaglia di Tsushima, giudicata tatticamente, è anche più bella e perfetta di quella di Trafalgar.

VIII

IL SESTO PERIODO DELLA GUERRA («Rivista Marittima» agosto 1905)

CONSIDERAZIONI GENERALI. – Il sesto periodo della guerra ebbe, a cagione della rigidità invernale e della lenta preparazione dell'armata di Rojestwensky, una durata assai maggiore degli altri periodi, e può considerarsi compreso tra il 1º febbraio ed il 1º di giugno 1905; cioè dalla battaglia di Shan-de-pu alla battaglia navale di Tsushima.

La situazione politica interna della Russia, già così torbida, si aggravò dopo la capitolazione di Port-Arthur, con grande menomazione dello Stato e del prestigio del Governo.

La situazione generale della Russia imponeva, come ho ripetutamente affermato in questi ultimi mesi, o la vittoriosità immediata che desse tregua e prestigio al Governo, o la sollecita conclusione della pace.

Trascinare indefinitamente una guerra disastrosa ed attuare contemporaneamente un grande sistema di riforme non è possibile, quando la rivoluzione ha già

pervaso la nazione e lo Stato.

Dopo la caduta di Port-Arthur e prima della battaglia di Mukden, in quei due mesi di tregua militare imposti dalla rigidità invernale e dalla impreparazione navale, una grande risoluzione s'imponeva e sarebbe stata relativamente facile se, come dissi, voluta dallo Czar, fosse stata acclamata dagli Stati generali appositamente convocati.

L'influenza politica internazionale di quella concorde risoluzione sarebbe stata immensa, e la pace poteva ottenersi a condizioni decorose, poiché la situazione militare, avvalorata da quella morale derivante dalla solidarietà del popolo e dello Czar, era ancora tale da agevolare grandemente le trattative di pace, se sinceramente iniziate.

L'esercito aveva fatto ottima prova nella grande e gigantesca battaglia del Sha-ho; i rinforzi ricevuti, la solidità delle posizioni di Mukden, i provvedimenti del Kuropatkin, il morale delle truppe... se non guarantivano la vittoria, non escludevano però la possibilità, come affermammo prima della battaglia, di parziali successi che consentissero, anche a prezzo di grandi sacrifizi, di mantenere ancora, come dopo la battaglia del Sha-ho, l'importante occupazione di Mukden.

L'armata di Rojestwenskj, sebbene fosse tuttavia un enigma, costituiva però una grande minaccia della quale il Giappone era in grado, più di qualsiasi altro Stato, di apprezzare l'influenza; come lo dimostra la sovraeccitazione che lo pervase quando Rojestwenskj, seguito a breve intervallo dal Nebogatov, giunse nel

mare della Cina.

Le vittorie di Mukden e di Tsushima non escludono che la situazione militare fosse tale da giustificare le preoccupazioni del Giappone, poiché quelle, più che alla preponderanza materiale dell'esercito e dell'armata, furono dovute agli imponderabili, dei quali è spesso dubbiosa l'efficienza reale, ed in ogni caso avrebbero assunto, per i Russi, un incremento assai grande dal patto di solidarietà fra il popolo e lo Czar, se proclamato nell'istante più opportuno.

Tutto induce quindi a credere che da quel patto, se affermato entusiasticamente prima della battaglia di Mukden, ne poteva derivare una influenza morale a complemento di quella materiale, da giustificare l'ipotesi che le trattative diplomatiche, se

sinceramente iniziate, avrebbero condotto ad una pace decorosa.

Il Governo, infatuato ed illuso, non seppe cogliere l'istante più propizio, e scegliere quell'unico mezzo di efficienza morale che avrebbe agevolato, se non pure

assicurato, la conclusione della pace prima della battaglia di Mukden.

Dopo questa battaglia, che guarentiva ai Giapponesi l'isolamento di Vladivostok e la sua futura conquista, le probabilità di una pace decorosa, senza indennità, senza cessioni territoriali e senza imposizioni menomatrici del potere navale, diminuivano grandemente; sebbene la minaccia di Rojestwenski potesse ancora pesare nella bilancia della guerra e della politica.

L'istante propizio, dopo la disfatta di Mukden, era trascorso, poichè il nodo della questione, come scrissi nelle considerazioni del fascicolo precedente, si era stretto intorno a Vladivostok, ed era evidente che la Russia, se la rivoluzione non diveniva imperante, non poteva accettare condizioni che menomassero quella piazza forte, che accentra tutto il suo avvenire nell'Oriente, e limitassero il suo futuro potere navale, ciò che i Giapponesi le avrebbero imposto.

Ciò non pertanto il migliore partito cui potesse attenersi la Russia, come affermai nel fascicolo del maggio, era ancora quello di trarre vantaggio dalla mossa di Rojestwenski per conseguire una conciliazione decorosa, anche se dovesse riuscire più

onerosa di quella che due mesi prima si poteva ottenere.

Il disastro di Tsushima, che fu superiore ad ogni previsione, ha tolto alla Russia ogni speranza, anche lontana, di ristabilire l'equilibrio navale, ed ha finalmente indotto il Governo ad accettare quelle provvide mediazioni che avrebbe dovuto, con suo grande vantaggio e decoro, sollecitare tre mesi prima, se avesse avuto un giusto e nobile intendimento del decoro e della dignità nazionale.

Quali probabilità di riuscita hanno oggi le trattative di pace?

È anzitutto necessario affermare che la situazione militare non consente alcuna speranza di salvare Vladivostok.

Salvo complicazioni internazionali, pochissimo probabili, la Russia non può conservarne il possesso che accettando tutte le condizioni che piacerà al Giappone di imporre.¹¹

La condizione della limitazione temporanea, per 25 anni, del potere navale russo nell'Oriente, di cui ha parlato la stampa anglo-americana, non ci sembra giustificabile poiché, mentre sarebbe una grave offesa alla dignità della Russia, non sarebbe di pratica applicazione.

Tutte queste condizioni, non esclusa la cessione di Sakaline, parrebbero ormai consentite anche dalla intransigenza russa, e quindi le difficoltà riguarderebbero soltanto la questione delle navi, quella di Vladivostok e l'indennità di guerra, della quale poco importa discutere il più od il meno.

La questione delle navi si tradurrebbe, per la Russia, in un semplice aumento di indennità, poiché, dato l'annientamento della sua armata, quel pizzico di naviglio secondario sarebbe di assai scarsa influenza internazionale, mentre per il Giappone, per i suoi scopi occulti ma interpretabili, rappresenta un immediato incremento di potere navale, al quale difficilmente rinuncierebbe.

Questa questione non dovrebbe quindi compromettere la riuscita dei negoziati, e noi crediamo pertanto di poter riaffermare che il nodo delle trattative si stringerà realmente intorno a Vladivostok ed alla indennità.

Non è improbabile che i Giapponesi rinuncino alla occupazione ed annessione territoriale, sebbene essi non si sgomentino, come già scrissi nel fascicolo di marzo, delle difficoltà che implicherebbe la difesa verso terra della penisoletta di Vladivostok, indispensabile alla solidità di quel baluardo navale.

[&]quot; Questo capitolo fu licenziato alla stampa il 5 luglio, quando non erano ancora nominati i plenipotenziari per la pace (Nota di D.B.).

La rinuncia al possesso permanente di Vladivostok implica però la riduzione di quel baluardo ad una funzione puramente commerciale, con controllo giapponese od internazionale, ciò che significa per i Russi la rinuncia ad ogni aspirazione di dominio militare ed anche commerciale, dati i loro sistemi protettivi ed esclusivi, nell'Oriente.

Questo stato di cose, che si traduce in una decapitazione, può essere accettato dalla Russia? Quali sarebbero le conseguenze materiali della non accettazione di questa imposizione, e per conseguenza, della rottura delle trattative di pace? Se Vladivostok è lasciato alla Russia *sub conditione* di smantellamento, quale utilità avrebbe la Russia a fare gli interessi del Giappone, degli Stati Uniti e dell'Inghilterra? Non potrebbe la Russia, se Vladivostok fosse militarmente e commercialmente perduto, avere maggiore utilità continuando la guerra, salvando la dignità nazionale?

Posta in questi termini la questione, parrebbe doveroso concludere che se i Giapponesi non recedono dalle loro richieste, dato che siano realmente quelle supposte, e se la rivoluzione non smantella lo Stato, la Russia avrebbe vantaggio morale

di persistere nella guerra.

Se Vladivostok è perduto, poco altro rimane da perdere, poiché l'ipotesi di una offensiva giapponese nel Baltico o nel Mar Nero non ha nessuna probabilità di realizzarsi, pure non escludendo che i Giapponesi, per fare atto di grandezza internaziona-

le, possano spedire una squadra d'incrociatori corazzati in Europa.

Abbandonando Vladivostok al suo fato, e retrocedendo coll'esercito, senza comprometterne l'esistenza in una grande battaglia, da Kirin e Karbin su Zizibar ed anche oltre verso ponente, la Russia lascia il Giappone in una condizione assai precaria; riservandosi di riprendere l'offensiva territoriale quando le condizioni insurrezionali e quelle della Transiberiana, che possono rapidamente migliorarsi, lo consentano.

Non parrebbe che il possesso o la decapitazione di Vladivostok, per quanto importante, possano giustificare il prolungamento di uno stato di guerra che esaurirebbe le finanze del Giappone; escluderebbe l'indennità; ne vincolerebbe l'esercito e la libertà politica, senza tenere conto di tutte le altre conseguenze che da questo stato

di guerra inoffensivo, per i Russi, potrebbero derivare.

È quindi probabile che i Giapponesi, che dimostrarono finora di avere una chiara visione dei loro supremi interessi e delle loro obbiettività politiche e militari, recedano dalle loro pretese riguardanti Vladivostok, sempreché la rivoluzione russa non dia loro sicuro affidamento che per molti e molti anni la Russia non possa essere in grado di riprendere, con un solido esercito, l'offensiva.

Questa ipotesi non parrebbe abbastanza fondata per essere giapponese, ed è pertanto lecito credere che la questione di Vladivostok sarà risolta con dignità della Russia, e la pace verrà restaurata, sempreché la questione della indennità possa esse-

re simulatamente risolta.

* * *

LA SITUAZIONE MARITTIMA. – Le considerazioni generali sulla situazione marittima, espresse nel capitolo precedente, quali risultavano nel gennaio dopo la capitolazione di Port-Arthur e la distruzione completa della squadra di Uchtomski per opera dei Giapponesi, ci dispensa dal considerare il problema navale quale si presentava nel febbraio, e prendiamo pertanto le mosse dalla partenza di Rojestwenski

da Madagascar, esponendo sommariamente le operazioni delle squadre belligeranti dal 13 marzo alla vigilia della battaglia di Tsushima.

La squadra del Jessen, costituita dal *Gromoboj Rossia*, sei siluranti, due cannoniere e qualche nave di servizio, essendo sempre utilizzato il *Bogatir* ed essendo assai dubbio che fossero in attività di servizio i sottomarini che si dissero giunti per la Transiberiana e ricomposti a Vladivostok, si trovava il 15 marzo pronta a prendere il mare appena lo sgelo lo consentisse.

Questa divisione navale, se aveva fatto qualche bella crociera, col Jessen e col Besobrazov, dal 17 al 26 aprile, dal 19 al 24 maggio, dal 13 al 20 giugno, dal 27 giugno al 5 luglio, dal 18 al 31 luglio, dopo quella dall'11 al 16 agosto, che si risolvette colla perdita del *Rurik* nella battaglia di Tsushima, si era poi immobilizzata in Vladivostok, ritenutavi tutto l'inverno dal congelamento.

Dopo la metà dell'aprile 1905, cominciarono le piccole crociere interne delle siluranti, nel golfo di Amuour o dell'Ussuri; e dal 1º al 10 maggio ebbe luogo una larga crociera del *Rossia* e *Gromoboj*, accompagnati da una squadriglia di siluranti, con scarsi risultati non avendo spinta l'offensiva contro le linee di comunicazione di Gensan. Questa crociera che si mantenne nella zona occidentale di Hoccaido, bombardando eventualmente qualche villaggio ed affondando qualche veliere, fu consentita dal concentramento delle squadre giapponesi nella zona di Tsushima, per far fronte alla minaccia di Rojestwenski, dopo il suo collegamento col Nebogatov.

L'insieme di tutte le operazioni della squadretta di Vladivostok permette di riaffermare che, se essa riuscì a contenere nel teatro d'operazione secondario un reparto dell'armata nemica, era però troppo debole per esplicare una forte offensiva; era inutilizzata dai ghiacci per un buon terzo dell'anno, e non aveva nella sua zona d'azione obbiettivi così importanti da conseguire risultati che modificassero sensibilmente la situazione militare marittima.

Considerando che dalla sua stazione centrale di Tsushima, la squadra di vigilanza, mercé la telegrafia marconiana, era in condizioni di sorvegliare strategicamente Vladivostok e di cooperare colla squadra di Port-Arthur, si deve concludere che il riparto di un'armata in due teatri d'operazioni può essere solo consigliabile quando costringa il nemico ad un frazionamento pericoloso, imposto dalla necessità di proteggere importanti obbiettivi.

Se prima della distruzione della squadra di Port-Arthur poteva essere giustificato il frazionamento, sebbene consentisse poche speranze di utili risultati, dopo la capitolazione non poteva più esservi dubbio circa l'utilizzazione; e pertanto la riunione dei due incrociatori alla squadra di Rojestwenski s'imponeva, e nulla avrebbe potuto impedirla se tentata nel febbraio o nel marzo, quando il blocco era rallentato, ed il naviglio giapponese per la massima parte in riparazione per il compito futuro.

Il *Gromoboi* ed il *Rossia* colle migliori siluranti, di cui tanto difettava la squadra di Rojestwenskj, che non poterono cooperare coll'armata nella battaglia di Tsushima, di che si ignora tuttavia la ragione, avrebbero portato un buon contributo materiale e morale che, se non era sufficiente ad escludere completamente il disastro, avrebbe però gettato una buona moneta nella bilancia dell' imprevisto.

Chi potrebbe escludere che il giudizio del Jessen e dei suoi comandanti, avvalorato da una buona esperienza e conoscenza locale, non avrebbe pesato sulle deliberazioni del Consiglio di guerra che si tenne sulla *Suvorov* prima della partenza da Camaran per Tsushima!

Le operazioni della divisione navale di Vladivostok, sebbene più lodevoli di quelle della squadra di Port-Arthur, non conseguirono risultati che giustifichino, data la situazione, il frazionamento; e le navi del Jessen non possono più sottrarsi, se persiste la guerra, al fato che ha colpite quelle del Witheft e dell'Uchtomskj.

* * *

Le operazioni della squadra di Rojestwenskj, dal 13 marzo al 27 maggio, si ridu-

cono alla navigazione ed alla preparazione per la battaglia.

Rojestwenski partì da Nossibe e Passandova verso il 13, secondo altri il 10 marzo, con una cinquantina di navi, cioè: 7 corazzate, 2 incrociatori corazzati, 6 incrociatori protetti, 9 incrociatori ausiliari, 6 navi complementari, 12 siluranti ed una decina di piroscafi della squadra volontaria e carbonieri, alcuni dei quali furono rila-

sciati per via.

Le condizioni di efficienza combattente e di organizzazione di questa squadra, secondo giudizi inglesi, non parrebbero troppo confortanti, ma egli è certo che, date le condizioni d'armamento e lo stato morale del personale, l'opera dell'ammiraglio in capo e dei suoi comandanti deve essere stata energica e lodevole, se fu possibile compiere, senza danni e senza gravi disordini, una difficile navigazione con così grande convoglio, ed una preparazione alla battaglia che meritava certamente maggiore fortuna.

Rojestwenskj, colla intera squadra e convoglio, fu segnalato il 2 aprile nella zona di Ceylan; il giorno 8 giunge al largo di Singapore con 47 navi; il 10 è nella zona delle isole Anambas, ove alcune navi si completano di carbone, ed il 13 aprile dà fondo nel golfo di Camaran, sulla costiera francese dell'Indocina, rimanendo le navi parte nella

rada interna e parte fuori delle acque territoriali ed in crociera.

Non risulta che gli incrociatori e le torpediniere giapponesi che si trovavano nella zona degli stretti di Malacca, Borneo, Sumatra e Giava abbiano preso contatto tattico, e che ne siano seguite fazioni transitorie; ma è molto probabile che, dopo il passaggio a Singapore, abbiano mantenuto il contatto strategico, sebbene manchino precise informazioni, non sufficientemente avvalorate da vaghissime e non ufficiose notizie.

Il periodo della navigazione, dal Madagascar a Singapore, fu quindi di 25 ovvero di 28 giorni, compreso l'indugio per il rifornimento di carbone, che si ignora tuttavia

dove e quando abbia avuto luogo.

La velocità media oraria fu quindi di 12 chilometri circa, tenendo conto degli indugi, e probabilmente di 14 a 15 considerando soltanto le ore di navigazione, ciò che darebbe una media assai piccola, ma pressoché eguale a quella della traversata atlantica del Cervera dall' isola Capo Verde alla Martinica.

Questa lentezza è indubbiamente derivata dalla scarsa autonomia di alcune navi, che imponeva la velocità più economica, e forse specialmente dalle esigenze di rifornimento continuo delle controtorpediniere, essendo poco probabile che esse abbiano fatto la traversata a rimorchio col grosso mare del Monsone quasi al traverso.

La navigazione della divisione di Nebogatov fu anche più stupefacente, se si

tiene conto delle navi e delle condizioni in cui si è compiuta.

Partito il 15 febbraio da Libau, il Nebogatov, era il 19 all'isola Lunga ove completava il carbone; il 22 a capo Shaghen; il 26 presso Dover; il 1° marzo sboccava nell'A-

tlantico; il 7 marzo era a Zafarin presso Melilla, ove sostava alcuni giorni per riparazioni e rifornimenti; il 24 era a Porto Said; il 3 aprile a Gibuti; il 16 nella zona di Ceylan; il 26 presso Penang nello stretto di Malacca; il 29 al largo di Singapore, il 9 maggio nella zona di Saigon, ove operava il congiungimento con Rojestwenski.

Quando si consideri che la distanza fra Libau e Camaran è di circa 17000 chilometri, che tutte le navi del Nebogatov erano di vecchio tipo, poco veloci, pochissimo autonome, con macchine e caldaie divoratrici di energia motrice... e che ciò non pertanto non si ebbero che 25 giorni o 26 di rilascio, e si navigò con una media di 12 chilometri all'ora, senza riportare gravi avarie all'apparato motore, giungendo a Camaran in condizioni di efficienza tali da ripartire, dopo soli cinque giorni di rilascio, colla squadra di Rojestwenski per affrontare il nemico, si deve convenire che questo tour de force fu veramente ammirevole.

Ciò che importa osservare si è che tutte le apprensioni che si avevano per le tre navi guardacoste furono dimostrate dai fatti assai esagerate, tanto nella navigazione quanto nella battaglia, ciò che costituisce un prezioso insegnamento nautico e militare.

La permanenza della squadra di Rojestwenskj a Camaran, Port-Dayot e Hong-Koe, sulla costiera francese indocinese, ha dato luogo a parecchie proteste giapponesi appoggiate dall'Inghilterra, che minacciava, nella stampa, di fare valere il casus foederis, e che soltanto le nuove cointelligenze anglo-francesi hanno potuto attenuare.

La questione della neutralità, del diritto di controllo, del contrabbando... ad onta di tante sanzioni internazionali, rimane sempre nell'arbitrio delle nazioni cointeressate, ed i Governi che si sentono sufficientemente forti, praticano per loro conto, come fecero l'Inghilterra, l'Unione e la Francia, il precetto qu'il ne faut pas se croire enchainé par du papier, ciò che lascia sospettare che il codice internazionale, se può essere osservato per quanto riguarda i provvedimenti umanitari, non servirà che a provocare contestazioni diplomatiche finché manchi, come probabilmente mancherà sempre, di materiale sanzione esecutiva.

Non si potrebbe escludere che le proteste giapponesi ed inglesi abbiano affrettata la partenza di Rojesteenski, ma non si potrebbe nemmeno affermare che ciò non sarebbe avvenuto e che i Russi avrebbero continuato ad eludere le minaccie giapponesi e britanniche, se Nebogatov si fosse maggiormente indugiato nella traversata, e se ciò fosse a Rojestwenski convenuto.

Le cause reali che affrettarono la partenza furono specialmente:

1° Gli ordini imperiali che imponevano la massima sollecitudine;

2º Le condizioni difficoltose dei rifornimenti ed i grandi consumi di combustibile imposti dalla necessità di mantenere gran parte delle navi in crociera e le altre coi fuochi in piccolo alimento, escluse quelle che si trovavano in riparazione od in porto;

3° La situazione morale degli equipaggi, ed in ispecial modo di quelli della 3^ squadra, fra i quali covava il panico e la ribellione, ciò che già aveva richiesto a Libau ed a Camaran importanti esecuzioni sommarie di 40 ed anche più ribelli per volta;

4º Lo stato di salute di Rojestwenski, di Felkersam e forse di qualche altro ammiraglio, e specialmente le condizioni psicopatiche dei due ammiragli più anziani.

Tali cause che affrettarono la partenza di Rojestwensky, che si poteva ancora differire senza pericolo di complicazioni internazionali, furono pure quelle che fecero prevalere, nel grande Consiglio di guerra che si tenne sulla *Suvorov* prima di partire, il partito di dirigere a Vladivostok per la via più breve di Tsushima, sebbene fosse quella più pericolosa.

L'ammiraglio russo, udito il Consiglio, doveva scegliere una di queste principali

risoluzioni, che pare fossero tutte tre discusse e sostenute:

1°. Indugiarsi nel mare della Cina, prendendo una base provvisoria alle Pescadores, a Formosa od in una delle isole del gruppo di Liu-kiu;

2º. Dirigere per Vladivostok, girando al largo del Giappone e scendendo per lo stretto di Laperouse, escludendo il forzamento di quello di Tsugaru per i disastri certi e colossali che ne sarebbero derivati;

3°. Forzare lo stretto di Tsushima, sperando nella persistenza delle nebbie, e

nella lontananza della squadra principale di Togo.

Come già scrissi nel precedente fascicolo *La battaglia di Tsushima*, il partito preferibile e che consentiva le maggiori speranze di successo, differito ma probabile, era quello di indugiarsi ancora a sud, per dare solidità materiale e morale all'armata; per addestrarla nel tiro e nelle evoluzioni; per attuare una guerra di crociera, per la quale si disponeva di 15 incrociatori protetti ed ausiliari, quasi tutti più veloci degli analoghi tipi giapponesi, che avrebbero dato non poco travaglio al nemico, e fatto temporaneamente sospendere ogni commercio, se avevano una buona base d'operazione e di rifornimento cui appoggiarsi.

La base di rifornimento a Formosa, alle Pescadores, od alle Liu-kiu, si poteva senza difficoltà costituire, e, giuocando di audacia verso la Cina, si sarebbe anche potuto utilizzare le isole Hi-tai a nord di Wo-sung, senza troppo preoccuparsi delle

proteste diplomatiche.

La sola difficoltà materiale, escludendo quelle morali, era quella del carbone; poiché dalla Cina si potevano avere acqua, viveri e provviste di ogni genere per un tempo indefinito, come li avevano avuti da Amoy, Fou-ceu, Shanghai... i Giapponesi.

La questione del combustibile era essa tale da fare escludere l'adozione di un partito e di un metodo di guerra che presentava tante probabilità di successo, se esplicato con efficienza morale ed intellettuale non inferiore a quella materiale?

Il metodo di mantenere la squadra combattente in potenza poteva richiedere, se i servizi erano bene organizzati, circa 1500 tonnellate di carbone al giorno, poiché tutto il naviglio onerario lo si poteva tenere colle macchine spente e una buona metà di quello combattente colle macchine in piccolissimo alimento, anche notturno, dato lo splendido servizio di esplorazione strategica che si poteva attivare coi 15 incrociatori e colle 12 siluranti.

Se la divisione di Vladivostok si fosse congiunta a quella di Rojestwenski, ciò che non presentava difficoltà, si poteva mantenere questo metodo di guerra finché Togo non si fosse deciso, e la nazione glielo avrebbe imposto, ad impegnare la grande battaglia.

È superfluo osservare che questa grande battaglia sarebbe stata combattuta dai Russi in condizioni immensamente più favorevoli di quelle che essi avrebbero incontrato a Tsushima, a Tsugaru ed anche a Laperouse, e la situazione strategica e tattica sarebbe stata pressoché uguale per entrambi i belligeranti.

Di fronte a tali vantaggi la questione del combustibile diviene meschina meschina; poiché quando si spendono centinaia e centinaia di milioni per allestire, quasi dalle fondamenta, un'armata come quella di Rojestwenski, non può giustificarsi l'economia di pochi milioni, dai quali appunto dipende tutta l'utilizzazione della flotta.

Un mese di indugio, mantenendo l'armata in potenza, poteva costare per combustibile e consumi di macchine, se il servizio del rifornimento era fatto direttamente dalla Marina, circa 100000 franchi al giorno, e questi tre milioni mensili potevano rappresentare l'utilizzazione di tutta l'armata e forse una fortuna navale.

Gli ordini imperiali e le condizioni morali o psicopatiche degli equipaggi e dei comandanti supremi possono spiegare, se non giustificare, la deliberazione del Consiglio di guerra e la risoluzione di Rojestwenskj; ma ciò non esclude che, militarmente considerato, il partito prescelto fosse il peggiore ed il più pericoloso dei tre che abbiamo precedentemente indicato.

L'armata russa partì il 14 maggio da Camaran ed Hong-Koe colle navi combattenti, ausiliarie e complementari, lasciando indietro il convoglio delle navi onerarie.

Il giorno 15 è segnalata a 50 miglia al Nord di Capo Varela; il 17 si trova all'altezza di Hong-Kong; il 20 passa il canale delle isole Baskj; il 26 a sera dà fondo alle isole Saddle, a levante di Shangai, mentre alquanti incrociatori e navi complementari prendono l'ancoraggio di Wo-Sung.

Completato il carbone ed i viveri, Rojestwenski, lasciando indietro le impedimenta, parte all'alba del 26 dalle Saddle dirigendo per lo stretto di Tsushima.

* * *

Le operazioni dell'armata giapponese dal 13 marzo al 27 maggio sono assai poco conosciute, per la misteriosità di cui più che mai, si circondarono i nipponici.

L'armata, secondo le più attendibili informazioni, era ripartita in quattro squadre principali, essendo cessate le esigenze dei servizi costieri, ed imponendosi una organizzazione che corrispondesse a quelle tattiche e strategiche del conflitto esclusivamente navale.

La 1^a squadra, al comando di Togo e di Misu, essendo C. S. M. l'ammiraglio Kato, era costituita dalle 4 grandi corazzate e dagli incrociatori *Nisshim* e *Kasuga*, essendo ormai certo che a questa squadra non fu aggrregata la *Tsing-yuen*.

La 2ª squadra, al comando di Kamimura e di Shimamura, era costituita dai 6 incrociatori corazzati, alcuni dei quali erano eventualmente aggregati ad altri reparti. Capo di Stato maggiore ammiraglio Fugill.

La 3ª squadra, al comando di Kataoka e di Jamada, col comandante Saito a capo di stato maggiore, era costituita dai maggiori incrociatori protetti e navi antiquate.

La 4º squadra, al comando di Uriu Dewa, era costituita dai più veloci incrociatori protetti di 1º e 2º classe.

Altri reparti, di cui non si conosce con esattezza sufficiente la costituzione, erano al comando degli ammiragli Kokura, Taketomi, Togo 2°.

Ad ogni squadra era assegnato un reparto di siluranti di 1ª o di 2ª classe.

Quosta armata, durante il marzo e l'aprile, fece le riparazioni ed i preparativi per il compito futuro, e quando Rojestweskj lasciò Madagascar, un grosso reparto, probabilmente la 4ª squadra, fu dislocato alle Pescadores, staccando qualche gruppo e qualche squadriglia verso gli stretti di Malacca e Borneo.

La notizia che qualche gruppo d'incrociatori siasi spinto fino a Ceylan ed alle Maldive non fu ancora confermata e parrebbe poco attendibile.

Dutante il periodo della permanenza della squadra russa a Camaran, parrebbe che un reparto della 2ª squadra o della 4ª facesse una crociera, dal 15 aprile al 15 maggio, verso il Sud, essendo stata a più riprese segnalata lungo le costiere di Palowan e di Luzon. Questa crociera, sebbene non ancora accertata, parrebbe avvalorata dal fatto che gli incrociatori e le silurauti di Vladivostock ebbero durante quel periodo grande libertà e sicurezza di incursioni, contrastate soltanto da qualche squadriglia di siluranti.

Il complesso delle informazioni più attendibili permette di credere che i Giapponesi non si siano troppo preoccupati della permanenza dei Russi a Camaran, e che non abbiano in alcun modo, nemmeno con sorprese notturne di siluranti, tentato di impedire, ciò che forse era relativamente facile, il collegamento di Nebogatov con

Rojestwenski.

Essi mantennero il grosso delle forze combattenti nello stretto di Tsushima, escluso qualche reparto che fu, come si disse, dislocato temporaneamente verso Borneo e Manilla, piuttosto collo scopo di appoggiare le proteste per la violazione della neutralità ed affrettare la partenza di Rojestwenski da Camaran anziché per scopo esclusivamente militare.

Dopo la partenza dei Russi dall'Indocina le forze distaccate si raccolsero rapidamente a Tsushima, ove avvenne il concentramento generale e permanente di tutta l'armata, escluso forse qualche reparto che venne distaccato a Nord, piuttosto con intendimento di avvalorare la notizia dello sgombro dello stretto di Tsushima, per indurre i Russi in inganno; sebbene sia lecito supporre che i Giapponesi già conoscessero le deliberazioni del Consiglio di guerra che decideva di forzare lo stretto di Corea.

La pratica degli inganni e degli strattagemmi di guerra non è mai superflua, come ricordano Leone VI il filosofo, Onosonder, Vegezio, Polieno... ed i Giapponesi

avranno giudicato opportuno di onorare la scienza antica.

Checché ne sia di questi strattagemmi, è certo che i Giapponesi si attennero al principio della massima concentrazione nel punto strategico dominante, dal quale potevano sempre accorrere a Tsugaru ed a Laperouse quando avessero accertato il movimento della flotta nemica.

Le operazioni preliminari dei Giapponesi sono quindi ammirevoli per prudenza e per sapienza, e rivelano una grande mentalità congiunta ad una forte coscienza.

* * *

LA BATTAGLIA DI TSUSHIMA. – Lo sviluppo particolareggiato della grande battaglia in tutte le sue fasi di tempo, di luogo e di procedimento tattico non è ancora conosciuto, e probabilmente non lo sarà che molto ma molto tardi, poiché difficilmente i Giapponesi si decideranno a pubblicare un'esatta relazione, ed è assai probabile che i Russi non siano in grado di farlo, giacché le informazioni di fonte russa, non escluse quelle di Enquist, dimostrano che nessuno, eccettuato forse il Nebogatov, ha potuto abbracciare tutto il campo dell'azione e seguirne le fasi dal principio alla fine.

La narrazione da noi pubblicata nel fascicolo precedente, se è riconfermabile per quanto riguarda i risultati e gli apprezzamenti tattici, è in qualche punto inesatta, specialmente per quanto si riferisce alla prima fase della battaglia, dato che le più recenti informazioni siano più attendibili delle prime che vennero pubblicate.

CONCLUSIONE («Rivista Marittima» ottobre 1905)

Il grande ed incomparabile conflitto russo-giapponese, che si era diplomaticamente iniziato l'11 agosto 1903, e militarmente la notte dall'8 al 9 febbraio 1904, si chiuse il 5 settembre 1905, colla firma del trattato di Portsmouth, che verrà certo ratificato.

Il trattato di Portsmouth, esclusa la questione del Liao-tung è giusto e dignitoso per entrambe le parti, ed i Giapponesi hanno grande torto di lagnarsene e di fare chiassose proteste per conseguire ciò che in linea di diritto e di fatto non era razionale che conseguissero.

Gli errori di direttività generale, che furono da noi segnalati nei primi mesi della guerra, e che rivelarono un imperfetto intendimento della finalità del conflitto, ad onta di tutte le agevolazioni derivate dallo stato insurrezionale della Russia, hanno escluso il pieno conseguimento di tutti gli obbiettivi che il Giappone, data la situazione iniziale, era in grado di rapidamente conseguire.

La non ratifica del trattato che si vorrebbe imporre dal popolo, o per meglio dire

dal partito d'opposizione al Governo, sarebbe oggi grandissimo errore.

Fu ripetutamente affermato, nei capitoli precedenti e nelle Considerazioni, che dopo la capitolazione di Port-Arthur e la battaglia di Mukden i Giapponesi avevano, quanto i Russi, tutto l'interesse a non persistere in una guerra dalla quale non potevano ritrarre vantaggi adeguati agli enormi sagrifizi di uomini e di denaro che essa imponeva.

La portentosa battaglia di Tsushima ha certamente aggiunto nuovi lauri alla florida gloria militare del Giappone, ed avrà certamente in avvenire una grande influenza morale; ma è forse assai dubbio che essa abbia sensibilmente influito a migliorare le condizioni della pace, mentre ha certamente indotto l'Inghilterra e specialmente l'Unione, già gelose e sospettose del potere marittimo del Giappone, ad insistere con ragioni poderose per indurre a remissività il loro alleato e protetto.

Le coercizioni finanziarie, che tanto pesarono nella bilancia della Conferenza di Portsmouth, assai più che da sentimenti di umanesimo derivarono da gelosie e da

timori del grandeggiante potere navale del Giappone.

È nostro convincimento che le condizioni del trattato di Portsmouth si potevano conseguire immediatamente dopo la battaglia di Mukden, non esclusa nemmeno la cessione parziale di Sakaline che i Giapponesi avrebbero, senza pericolo e senza difficoltà, potuto occupare nella seconda metà del marzo o nella prima dell'aprile, ad onta della lontana minaccia di Rojestwenski.

La nazione giapponese s'illuse, ed il Governo ebbe torto di fomentare a scopo politico queste illusioni, supponendo che la vittoria di Tsushima potesse pesare nella bilancia diplomatica quanto in quella della guerra; sebbene non fosse dubbioso, come ripetutamento abbiamo affermato, l'esito finale del conflitto per il dominio del mare; ed ora quella stessa pubblica opinione s'illude di potere, coi soli mezzi di cui

dispone, senza l'appoggio materiale e morale dell'Unione, coll'equivoco buonvolere dell'Inghilterra, colle indubbie ostilità della Cina, della Francia e della Germania... fare fronte alle enormi difficoltà e dispendiosità di una grande guerra invernale, e provvedere contemporaneamente alle infinite esigenze della sistemazione ed utilizzazione delle provincie militarmente occupate.

Nessun dubbio quindi che il Giappone, da solo ed osteggiato apertamente o celatamente da quasi tutti gli Stati, non possa sopportare il grave fardello che si imporrebbe rifiutando la ratifica del trattato di pace, ed il partito che lo propugna si dimostra altrettanto presuntuoso ed incosciente quanto nemico della patria e della

sua grandezza futura.

Questo apprezzamento, per il nostro costante omaggio alla verità, non può essere sospetto di favoritismo russo o giapponese, onde, tributando il dovuto plauso al Governo per la energia dimostrata, ed alla maggior parte della Stampa giapponese per la sua saggezza conciliatrice, consideriamo esaurita la crisi popolare ed assicurata la ratifica del trattato di Portsmouth.

Il primo grande atto del dramma mondiale che si svolgerà nel XX secolo è risolto con grande giustizia e con grande decoro per entrambi i belligeranti, e con piena soddisfazione di tutte le Potenze mondiali, onde non ci rimane che ad esprimere, a complemento dell'opera, un giudizio sintetico sul processo e sulle conseguenze di questo stupefacente conflitto.

* * *

È forse intempestivo tentare una sintesi generale della complessa ed incomparabile guerra, mancando tuttavia la conoscenza esatta di tutte le circostanze che concorsero a determinare gli avvenimenti; ma, considerando che una vera e completa storia militare della guerra non si potrà avere che fra molto tempo, crediamo opportuno e necessario riassumere la grande epopea nelle sue generalità, prendendo in esame la direttiva della guerra nelle sue modalità principali.

Per ragioni di ordine e di chiarezza onde non eccedere i limiti di una conclusio-

ne sintetica, consideriamo la direttività nelle sue tre modalità principali, cioè:

1°. La direttività suprema;

2°. La direttività marittima;

3°. La direttività territoriale.

La direttività suprema della guerra riguarda specialmente quella politica e quella militare nelle sue più generali determinazioni, indipendentemente dalla condotta delle singole operazioni, territoriali o marittime, sui teatri della guerra.

La direttività suprema fu, durante tutta la guerra, esercitata direttamente e conti-

nuamente dai Consigli imperiali presieduti dal Mikado e dallo Czar.

È questa una grande caratteristica speciale di questa guerra, poiché, se non mancano esempi di guerre dirette da Vienna, da Parigi, da Costantinopoli, da Washington... questa direttiva si è sempre manifestata discontinua, imperfetta, perturbatrice e quasi sempre invadente e funesta; mentre nella presente guerra russo-giapponese fu la modalità necessaria ed imprescindibile, sebbene non siasi sempre dimostrata saggia e sapiente.

Nessun'altra forma di direttività, localizzata nei teatri delle operazioni, era compatibile con l'indole del conflitto, per la sua grande complessità politica, terri-

toriale, marittima e per le continue ed imperiose correlazioni fra la patria ed i teatri della guerra.

Questa modalità direttiva è resa sempre più efficiente dalla sicurezza delle comunicazioni telegrafiche e si può affermare che, escludendo qualche eccezionalità di guerra navale od insulare che non consenta l'utilizzazione della telegrafia subacquea od aerea, essa verrà prescelta nei futuri grandi conflitti, territoriali e marittimi, sempre che lo stratega non sia anche il capo dello Stato.

Giudicata nel suo complesso, ed in relazione alle caratteristiche speciali di questa guerra, si può affermare che l'opera dei Consigli imperiali abbia fatto la prova

migliore che la situazione e l'indole dello Stato consentivano.

Il Mikado che, nella guerra contro la Cina, aveva trasferito il quartiere imperiale ad Hiroshima, ha saggiamente operato rimanendo a Tokio; e lo Czar, se si fosse trasferito nella Manciuria, come ne era corsa notizia, avrebbe commesso gravissimo errore, le cui immediate conseguenze lo avrebbero sollecitamente ricondotto a Pietroburgo.

Se la direttività suprema fosse stata affidata all'Alexiev od a Kuropatkine, lo sfacelo sarebbe stato inevitabile ed immediato: l'anarchia avrebbe invaso l'amministrazione, l'esercito, l'armata... e se qualche inconveniente, derivante dagli ordini di Pietroburgo, poteva essere evitato, fu assai piccolo danno in paragone dei disastri politici e miltari che sarebbero derivati dal conferimento dei pieni ed assoluti poteri nelle mani del viceré o del comandante supremo.

La direttività politica esercitata dal Consiglio imperiale fu ottima sotto ogni riguardo, tanto nazionale che internazionale, nel Giappone, e non potrebbe negarsi che fosse lodevole anche a Pietroburgo, per quanto si riferisce alla politica internazionale.

Il criterio fondamentale politico dei due belligeranti essendo quello di risolvere da soli, escludendo qualsiasi ingerenza od intervenzione diplomatica delle altre Potenze, la loro vertenza, il compito direttivo era semplice e chiaro, e la linea di condotta dei due Governi non ha subito inflessioni durante tutto il periodo della guerra.

È però doveroso riconoscere che la direttività politica giapponese, specialmente nei riguardi verso le Potenze neutrali e specialmente nelle vertenze colla Cina e colla Francia, si è dimostrata più rispettosa, più prudente, più oculata e certamente più

longanime di quella della Russia.

La superiorità direttiva di Tokio, rispetto a quella di Pietroburgo, si è specialmente rivelata nella politica interna, ma è doveroso riconoscere che per la vittoriosità della guerra e per le condizioni della coscienza russa e giapponese, quali furono determinate nel capitolo I, il compito del Governo dello Czar era assai più complesso e difficile di quello del Governo del Mikado.

Il solo appunto che si potrebbe forse formulare, con molta esitanza, alla direttività politica interna del Giappone è quello di avere lasciato troppo libero campo alle esaltazioni ed alle illusioni nazionali, che provocarono non poche esplosioni del sentimento popolare, contro personalità sulle quali non potevano ricadere censure per gl'indugi nel conseguimento degli obbiettivi militari, o per eventuali disastri.

Quando però si consideri l'indole del popolo giapponese e la necessità in cui si trovava il Governo di utilizzare tutte le energie morali del patriottismo per far fronte alle enormi difficoltà della guerra, si deve concludere che, se la direttiva non fu sempre perfetta, ciò devesi specialmente attribuire alla inevitabile imperfezione e trascendentalità delle stesse maggiori virtù.

Ammirevole ed ignorato finora dai Governi europei, non però da Roma antica e da Venezia, fu la costante sollecitudine del Governo e di tutti gli ottimati nel richiamare il popolo all'osservanza dei suoi doveri di frugalità, di temperanza, di economia... onde rivolgere tutte le risorse al conseguimento dello scopo supremo.

Grande virtù insegnata dallo stesso Mikado colla parola e coll'esempio!

Gli errori della direttività russa, nei riguardi della politica interna, furono innumeri e fenomenali, derivanti tutti dalla indole dello Stato e dalla incompatibilità degli elementi da cui s'integrava o, per meglio dire, si disintegrava la coscienza del popolo russo.

La serie di questi errori fu da noi indicata nei successivi capitoli, e sarebbe impossibile specificarne tutte le cause e le terribili conseguenze, che furono però nel capitolo I prevedute, onde ci limiteremo ad indicare le cause che maggiormente contribuirono ad aggravare la situazione politica interna.

Queste principali cause sarebbero le seguenti:

- 1º. Incompatibilità naturale di pensiero e di sentimento fra l'autocrazia e la Nazione;
- 2º. Preponderanza ed invadenza dell'affarismo e del bigottismo politico, tanto nella burocrazia quanto nell'esercito, nella Corte ed in tutti i poteri dello Stato;

3°. Disquilibrio mentale fra le maggiori personalità del Governo, e loro intermit-

tente potere;

4°. Presuntuosità di dominare col rigore, di attenuare colle lusinghe, di eludere colle ipocrisie... mediante provvedimenti eventuali, le difficoltà ed i pericoli derivanti da una profonda perturbazione della coscienza nazionale;

5°. Incapacità materiale e morale di attuare il divide et impera fra le nazionalità,

le chiese, le caste, i partiti...;

- 6°. Ignoranza delle vere condizioni spirituali dell'esercito, della polizia e sovratutto dell'armata;
- 7°. Fiduciosità eccessiva nell'opera e nella influenza del clero ortodosso, che all'atto pratico si dimostrò disintegrato, dissenziente, inattivo e più sollecito dei propri che degli interessi nazionali;

8°. Incapacità di valutare le gravi conseguenze delle disfatte, sullo spirito dei

riformisti e rivoluzionari, e dei sagrifici economici sulle popolazioni rurali;

9°. Impossibilità di interessare la Nazione ad una guerra giudicata un nuovo flagello, del quale si armava l'autocrazia contro il popolo;

10°. Insufficienza dello Czarismo.

A queste cause principali della errata direttività politica se ne potrebbero aggiungere moltissime altre, ma esse sono più che sufficienti a spiegare la loro funesta influenza sulla suprema direttività militare.

Il Consiglio imperiale ed il Governo dello Czar, per la loro imperfezione spirituale e mentale, e per l'influenza della politica interna, commisero una serie così continua e così progressiva di errori da fare ricadere su di loro tutte le responsabilità e la colpa dei colossali disastri militari.

Il primo, il più madornale di tutti gli errori, il vero peccato originale di tutta la disastrosità, fu quello di non avere compresa tutta l'importanza del dominio del mare.

Questa mancanza di intendimento del carattere principale della guerra risultava evidente dalla dislocazione delle squadre russe prima della dichiarazione di guerra, e fu da noi immediatamente indicata nel fascicolo di marzo 1904 prevedendo le disastrosità che da tale errato intendimento della guerra dovevano inevitabilmente deri-

vare. Nessuna meraviglia però che l'alto consesso militare della Russia, nazione essenzialmente continentale e priva di tradizioni marittime, fosse deficiente d'intendimento navale, quando questa deficienza è forse maggiore in Italia, come lo dimostrarono gli scritti che videro la luce durante la guerra.

Sia lecito, a giustificazione di questo apprezzamento, in una questione tanto vitale per il nostro paese, tra i molti giudizi che potrei trascrivere, ricordare quello di un distinto generale, che è anche un acuto studioso di cose militari, secondo il giudizio del direttore del periodico che pubblicava l'articolo *La guerra ed i critici militari*, dal quale trascrivo quanto segue:

«Se i Russi avessero avuto centomila uomini sulle coste della Corea al principio delle ostilità – scrive il distinto e studioso generale il 15 settembre, dopo sette mesi di guerra – la guerra non sarebbe scoppiata, e malgrado la sorpresa ed il danno subito dalla flotta russa, nessun corpo ragguardevole di truppe giapponesi sarebbe sbarcato. Questo è quanto è lecito dedurre dal tempo che i Giapponesi impiegarono ad avanzarsi in Corea e dai nessunissimi ostacoli che il nemico frappose».

Il distinto, acuto e studioso generale non dice come quei centomila uomini potevano concentrarsi nella Corea, senza il consenso giapponese; né come potevano vivere delle esclusive risorse locali in un paese poverissimo e bloccato completamente dal mare; né dice per quale ragione i Giapponesi, che nel maggio sbarcarono a Pitzevo e Taku circa centomila uomini combattenti, oltre tutti i servizi, non li avrebbero sbarcati ugualmente se tutto l'esercito russo, che nel marzo 1904 non raggiungeva quella cifra, si fosse trovato sulle coste della Corea.

La guerra poteva forse escludersi se la Russia avesse avuto nella Manciuria meridionale, non nella Corea, trecentomila combattenti, solidamente organizzati; ma non li aveva, né poteva concentrarli durante il periodo ultimo delle trattative diplomatiche, e si può pertanto concludere che centomila uomini, comunque dislocati e specialmente se scaglionati lungo le coste delle Corea, non avrebbero mai esclusa la guerra.

L'unico modo di escluderla, come affermai nel marzo 1904, era quello di mantenere concentrata tutta la forza navale disponibile nel Mediterraneo e nel Baltico, richiamando tutte le navi combattenti dai mari dell'Oriente, e provvedendo ad un completo munizionamento ed approvvigionamento delle piazze forti di Vladivostok e Port-Arthur, che potevano agevolmente resistere a tutti gli attacchi navali e territoriali del nemico, finché l'intera flotta russa, che poteva raggiungere una forte preponderanza materiale su quella giapponese, giungesse sul teatro delle operazioni.

Nessuna difficoltà si imponeva alla esecuzione di questo concentramento, poiché le squadre di Vladivostok e di Port-Arthur potevano partire per il Madagascar o per l'Europa anche negli ultimi giorni delle trattative diplomatiche, senza timore di essere raggiunte e forzate a battaglia dalla intera flotta nemica.

Attuando un tale provvedimento la Russia rendeva impossibile, od almeno immensamente temeraria, l'offensiva territoriale dei Giapponesi nella Corea o nella Manciuria, ed avrebbe conseguiti tutti i suoi obbiettivi, non esclusa l'occupazione della Corea, in virtù della sola minaccia navale.

«Il Giappone – come scrissi nell'aprile 1904 – ad onta di tutta la sua bellicosità, della sua lunga preparazione, degli immensi sagrifici compiuti, avrebbe fatto di necessità virtù e, pure rodendo il freno, avrebbe rinunciato molto probabilmente a scendere, da solo a solo, in lotta contro la Russia.

«Fu questo – come affermai nel marzo 1904 e riconfermo oggidì - il massimo errore commesso dalla Russia, dal quale non potevano derivare, tenendo conto dell'audacia e del valore del nemico, che insuccessi e disastri».

Questo massimo errore della suprema direttività fu causa prima, non esclusiva però, di una lunga serie di errori, alcuni dei quali si potevano e si dovevano evitare.

I principali di questi errori della suprema direttività, non essendo possibile e forse intempestivo elencarli tutti, parrebbero i seguenti, non tenendo conto di quelli che riguardano la preparazione generale alla guerra, e che ricadono anche essi sul Consiglio imperiale.

1º. La preservazione di Alexeiev nel potere vicereale, da cui derivarono gravi

danni materiali e morali.

2°. Il ritardato invio del Generalissimo, derivante da funeste influenze granducali e cortigiane.

3°. L'intensa e continua prevaricazione del Consiglio e del Viceré nel campo

delle funzioni ed attribuzioni del Generalissimo.

4°. L'errato apprezzamento, durante la guerra, della capacità offensiva del Giappone e della potenzialità logistica della ferrovia transiberiana e transmancese.

5°. La persistente imposizione al Generalissimo di assumere l'offensiva, senza avere una piena conoscenza di tutta la situazione militare, tanto materiale e locale quanto morale.

6°. Il ritardato allestimento della flotta del Baltico, e sovratutto la mancata costruzione di siluranti, ciò che non permise la piena utilizzazione, strategica e tattica, della

flotta di Rojestwenskj.

7°. L'insufficienza dei rifornimenti, che non consentì alla flotta del Baltico di adottare quel metodo temporeggiante di guerra dal quale soltanto si poteva sperare qualche eventuale successo, od almeno l'esclusione di un colossale disastro.

8°. Il mancato richiamo della divisione navale di Vladivostok dopo le battaglie

del 10 e 14 agosto, od almeno dopo la capitolazione di Port-Arthur.

9°. La caparbietà di persistere ad ogni costo nella guerra dopo la caduta di Port-Arthur, quando era possibile una pace decorosa, facendo valere le influenze della battaglia del Sha-ho e della flotta di Rojestwenskj.

10°. L' ordine imperiale che provocò il disastro di Tsushima.

Tutti questi errori, se derivarono dall'indole e costituzione del Consiglio imperiale, furono però specialmente dovuti alla mancanza d'intendimento della funzione del potere navale, ed al dualismo territoriale e marittimo che perturbò, come perturberebbe in Italia, tutta la direttività della guerra.

Le conseguenze di questi errori sarebbero state più disastrose ed immediate senza la grande attività del Kilhow, ministro delle comunicazioni; onde a lui è dovuta una meritata lode per i provvedimenti che guarentirono e migliorarono il servizio della Transiberiana, rendendola capace di soddisfare alle più imperiose necessità degli eserciti, di che era lecito dubitare al principio delle ostilità.

Se gli errori del Consiglio imperiale di Pietroburgo furono molti e disastrosi, quelli di Tokio furono tali da escludere il pieno conseguimento degli obbiettivi mili-

tari che compendiavano le finalità della guerra.

Nessuno dei tre obbiettivi principali della guerra, cui precedentemente accennammo, cioè la cattura dell'esercito, l'occupazione di Karbin e l'isolamento di Vladivostok fu conseguito, e ciò dipese esclusivamente dalla suprema direttività militare.

Non si potrebbe escludere, anzi si può ammettere, che il conseguimento di due obbiettivi, e fors'anco di tutti e tre, fosse implicito nella continuità della guerra; poiché Karbin e Vladivostok sarebbero stati, secondo tutte le probabilità, prima o poi occupati; ma si può senza esitanza affermare che il mancato conseguimento dei tre obbiettivi dipese da un errato intendimento di tutte le generalità politiche, economiche, finanziarie e militari del grande conflitto.

L'errore preponderante, dal quale derivarono quelli minori, fu certamente quello di non comprendere che al conseguimento degli obbiettivi che integrano le finalità della guerra, si deve tendere colla maggiore energia e colla massima rapidità, anche quando si possa avere fondata speranza di conseguirli più lentamente e con maggio-

re grandezza di tattici avvenimenti.

Il Repington approva implicitamente la lentezza della offensiva giapponese quando dice che:

«Se Kuroki, dopo la battaglia del Yalu, avesse marciato su Liao-yang, i Russi avrebbero probabilmente sgombrata la Manciuria meridionale, ma questo sgombero non avrebbe compensato i Giapponesi della perdita della soluzione tattica, ovvero sia, di avere l'urto col grosso dell'esercito russo in vicinanza del mare ed a poche giornate di marcia dalle loro basi sulla costa mancese, mentre il Giappone poteva permettersi il lusso di lasciare crescere l'esercito nemico, fino ad un certo segno, nella certezza di vincere».

Questa strategia può essere americana e giapponese, ma non è certamente né cesarea né napoleonica, ed i fatti hanno dimostrato che, ad onta delle grandi e stupe-facenti battaglie, la soluzione tattica risolvente non si ebbe, ed i Giapponesi non riuscirono a conseguire i loro principali obbiettivi territoriali, da cui dipendeva la risoluzione della guerra e l'imposizione delle condizioni di pace.

A fatti compiuti è lecito riaffermare il giudizio da noi espresso nel capitolo VI sugli errori della suprema direttività giapponese, e concludere che il ritardo di oltre due mesi nelle grandi operazioni di sbarco, compiute nel maggio mentre si potevano e dovevano eseguire nel marzo, ha direttamente provocate le seguenti conseguenze:

- 1º. Ha escluso la possibilità di isolare completamente Port-Arthur ed inutilizzare un corpo d'esercito russo quasi completo, occupando fortemente, nel marzo, lo stretto di Kinkow, ciò che era relativamente facile data la topografia locale, la preponderanza della flotta giapponese e le condizioni di quella russa dopo il disastro del 9 febbraio;
- 2°. Ha permesso ai Russi di rafforzare solidamente ed approvvigionare largamente la piazza forte, e di mettersi in grado di sostenere lungamente un epico assedio;
- 3°. Sottrasse alle operazioni campali un contingente di oltre 50000 uomini di ottime truppe, anche tenendo conto del corpo d'esercito indispensabile a guarentire l'occupazione dello stretto di Kinkow e l'isolamento di Port-Arthur;
- 4°. Concesse alla flotta russa di esercitare per undici mesi una minaccia potenziale, aggravata dalla possibilità di poderosi rinforzi, mentre l'isolamento immediato avrebbe inevitabilmente provocato una sollecita capitolazione per esaurimento di ogni mezzo d'esistenza;
- 5°. La battaglia, che Stössel avrebbe impegnato per sottrarsi al suo fato, si sarebbe combattuta, con esito indubbiamente favorevole pei Giapponesi, in condizioni assai meno difficili e micidiali di quella di Nan-shan;

6°. La direttività suprema giapponese non sarebbe stata perturbata dalle grandi

difficoltà di conseguire contemporanenmente due principali obbiettivi;

7°. L'offensiva territoriale, libera di qualunque preoccupazione marittima, si poteva spingere con maggiori forze e sollecitudine contro un esercito debole, disorganizzato, moralmente e materialmente diviso, incalzandolo di disfatta in disfatta prima che il Generalissimo lo avesse solidamente ricostituito.

Tutto ciò era relativamente facile, data la situazione militare nel marzo ed aprile 1904, ed ancora non si comprende perché i Giapponesi, che si dimostrarono politicamente così oculati, non abbiano afferrata la fortuna nel momento propizio.

Le ragioni addotte per spiegare, non per giustificare, la ritardata offensiva, furo-

no le seguenti:

- La preoccupazione, certo eccessiva, di assicurare contro ogni lontana minaccia il dominio del mare:
 - 2°. La perplessità nella scelta del piano di guerra, fra quelli che erano propugnati;
- 3°. La mancanza di genialità, specifica della razza, che fece prevalere l'adozione di un piano di guerra molto analogo a quello attuato nel conflitto del 1894-96 contro la Cina:
- 4°. La soverchia prudenza nel calcolare e provvedere a tutte le più minute esigenze amministrative ed organiche, onde escludere qualsiasi funesta causalità;
- 5°. Lo scarso apprezzamento della potenza logistica della Transiberiana, in antitesi alla eccessiva estimazione dei Russi;
- 6°. La speranza di concludere con un solo grande atto alla Sedan la lotta territoriale. Forse tutte queste influenze concorsero a ritardare l'offensiva, ma nessuna di esse è sufficiente a giustificarla onde si è indotti a supporre, benché ciò non risulti positivamente, che la causa determinante fosse l'impreparazione dell'esercito alla immediata mobilitazione, nei limiti di tempo stabiliti per gli eserciti europei.

Se ciò fosse, la colpa ricadrebbe sempre sul Consiglio imperiale, considerando che la guerra era preveduta da otto anni e che il periodo delle trattative diplomatiche, che durarono sei mesi, consentiva un eccezionale margine di tempo agli ultimi provvedimenti della mobilitazione dell'esercito.

Questo errore parrebbe anche più grande e meno giustificabile quando si consideri che la situazione navale difficilmente poteva essere più propizia di quanto lo fosse nel marzo; che i convogli per il trasporto delle truppe erano già adunati nei porti e che per l'offensiva iniziale erano più che sufficienti otto divisioni dell'esercito di prima linea, delle quali due nella Corea, per l'offensiva verso il Yalu; due nel Liao-tung per l'isolamento di Port-Artur e l'occupazione dello stretto di Kinkou; rimanendo le altre quattro, che potevano essere rafforzate a breve intervallo da importanti reparti, per l'offensiva verso Kaiping e l'occupazione di Neu-ciuang.

Le condizioni delle retrovie, quando si disponesse delle basi marittime di Neu-ciuang, di Pitzevo e di Taku, erano più che sufficienti per assicurare, utilizzando le grandi risorse della Cina e della Manciuria meridionale, l'esistenza di un esercito non superiore ai centomila uomini, col quale si poteva conseguire di slancio, data l'energia ed il valore giapponese, l'obbiettivo di Liao-yang, assai prima della stagione delle pioggie.

Le difficoltà che i Giapponesi incontrarono nell'agosto e settembre, per organizzare i servizi logistici e le retrovie, derivarono dalla necessità di provvedere per un esercito di oltre duecentomila uomini, che tendeva a raggiungere il mezzo milione; ma il grande risultato ottenuto dimostra appunto la facilità colla quale si sarebbe provveduto tre mesi prima da assicurare completamente una più sollecita offensiva.

I Giapponesi diranno, od essi soli possono dirlo, quali fossero le cause reali della ritardata offensiva; ma la critica può sicuramente affermare che quelle cause implicano un errore di preparazione e di direttività, dal quale derivarono quasi tutti gli altri, perché tutti impliciti nella necessità di conseguire contemporaneamente due obbiettivi principali, e di provvedere ad esigenze di tutti i generi, che sempre più crebbero col trascorrere del tempo e col grandeggiare degli eserciti.

L'indugio nella ripresa dell'offensiva da Liao-yang e da Mukden, sebbene possa giudicarsi eccessivo, derivò dalla necessità di rafforzare solidamente le posizioni occupate e provvedere alle grandi esigenze dei servizi logistici, onde è doveroso riconoscere che i nuovi errori, se l'eccessiva prudenza può essere errore, derivarono

da quello che determinò tutto lo sviluppo della guerra.

Sebbene l'errore sia stato grande, ed abbia escluso il conseguimento di quegli obbiettivi che soli potevano assicurare tutte le finalità della guerra, è però doveroso riconoscere che la direttività suprema giapponese, se non poté più escludere tutte le conseguenze di quell'errore, ha però compiuti prodigi meravigliosi, quando si consideri con quali scarsi mezzi economici, industriali e finanziari provvide a tutte le esigenze di una guerra colossale.

* * *

La direttività delle operazioni marittime, subordinata a quella dei consigli imperiali, subì inevitabilmente l'influenza della preparazione alla guerra, la quale, come dimostrammo nel capitolo secondo, fu ottima per opera dei Giapponesi e pessima per opera dei Russi.

Gli errori fondamentali, impliciti nella preparazione, difficilmente si rimediano, quando esista una sufficiente equivalenza di mezzi e di capacità direttiva; mentre rapidamente si moltiplicano quando questo equilibrio faccia, come nella presente

guerra, difetto.

Un giudizio completo sulla direttività marittima non è forse ancora possibile; ma analizzandola nelle sue tre modalità principali riguardanti la correlazione fra gli eserciti e le armate, la direzione strategica e quella tattica, confidiamo di giungere ad apprezzamenti sintetici non troppo discordanti da quelli che si potranno, con più esatta conoscenza di cause e di fatti, esprimere in avvenire.

Le condizioni generali della guerra furono assai meno propizie alla direttività

russa di quanto lo fossero per quella giapponese.

L'agevolazione della direttività marittima giapponese derivava specialmente dalle seguenti cause:

1º. La popolarità della guerra;

- 2°. Il patriottismo e le virtù etniche della razza giapponese;
- L'istinto marittimo e militare della popolazione;
- 4°. L'unità del sentimento nazionale;
- 5°. La migliore preparazione generale alla guerra;
- 6°. Le più favorevoli condizioni dei teatri delle operazioni navali;
- 7º I grandi mezzi marittimi di cui disponevano in patria i Giapponesi in relazione a quelli limitatissimi di cui disponevano i Russi;

8°. Superiorità qualitativa, tanto strategica che tattica, del naviglio militare;

9°. Grande preponderanza nel naviglio silurante;

10°. Il grande istinto ed il giusto intendimento del potere navale;

11°. La solidità organica e la solidarietà di tutta la gerarchia marittima;

12°. La immutabilità del comando supremo.

Il compito della direttività marittima fu ancora largamente agevolato dalle conseguenze della rapida offensiva a Port-Arthur e Cemulpo, sebbene la riattazione del naviglio russo abbia ricondotto, dopo quattro mesi, la situazione navale alle condizioni iniziali.

Ad onta della temporanea preponderanza navale conseguita, il compito del comandante supremo era pur sempre difficile, poiché l'assoluto dominio del mare, indispensabile ad assicurare l'esistenza degli eserciti, poteva essere compromesso, se non escluso, dal collegamento delle squadre di Port-Arthur, Vladivostok e del Baltico che, riunite per tempo, erano quantitativamente ed anche qualitativamente preponderanti.

L'ammiraglio sul quale ricadeva così difficile compito doveva essere dotato di

quelle eccezionali qualità che, riunite, costituiscono la genialità.

La storia dirà se il Togo si rivelasse realmente in ogni circostanza un grande ammiraglio quali furono Alcibiade, Lisandro, Sesto Pompeo, Agrippa, i cinque Doria, Barbarossa, Dragut; Luccioli, Pisani, Marcello, Mocenigo, Tromp, Ruyter, Tourville, Duquesne, Suffren, Rodney, Jervis, Nelson, Farragut e Tegetthoff, non essendo ancora possibile giudicare del suo merito esclusivo nella condotta della guerra, i cui criteri direttivi furono stabiliti dal consiglio imperiale, ma soltanto del suo merito strategico e tattico nella esecuzione degli ordini superiori.

L'esecuzione per quanto riguarda la correlazione continentale-marittima e le relazioni fra l'esercito e l'armata fu ottima e lodevole sotto ogni riguardo, ma è doveroso osservare che le funzioni direttive dell'armata, in virtù del potere supremo, rimasero sempre indipendenti da quelle dei comandanti gli eserciti, e mancò ogni causa di conflitto d'attribuzioni o di reciproca soggezione dei due poteri militari, ciò che

invece accadde necessitosamente fra gli analoghi poteri militari della Russia.

Il compito del Togo fu quindi grandemente agevolato nella sua parte più delicata, ciò che poco o nulla toglie al suo merito per quanto riguarda la condotta delle grandi operazioni di sbarco, il funzionamento delle basi d'operazione marittima e la

cooperazione navale nelle operazioni fluviali e costiere.

Se è impossibile giudicare del merito personale del Togo in tutta la correlazione continentale-marittima, si può però affermare che nessun'altra guerra può vantare una complessità, continuità e grandezza di operazioni correlative, con risultati così precisi e perfetti, come questa le cui risultanze dipendevano principalmente dalla perfetta armonia dei due poteri militari.

La condotta strategica di questa guerra navale fu assai limitata, sebbene i reparti

della flotta russa si trovassero dislocati a grandi distanze fra loro.

Il troppo differito intervento della squadra del Baltico, la dislocazione di Vladivostok e di Port-Arthur in due bacini distinti, la scarsa efficienza del reparto russo dislocato nel mar del Giappone, la felice posizione di Tsushima sollecitamente afforzata da quella di Mazampò a complemento di Sasebo... agevolarono grandemente la direttiva strategica, la quale si ridusse a mantenere isolate fra loro le due basi d'operazione del nemico, compito questo relativamente assai facile.

Le crociere della divisione di Vladivostok, troppo debole per minacciare seriamente le linee di comunicazione navali, non poterono conseguire risultati tali da influire sulla situazione militare, sebbene abbiano temporaneamente perturbato la pubblica opinione giapponese, e si può quindi concludere che le circostanze non consentirono al Togo di rivelarsi un grande e geniale stratega.

La direttività tattica costituiva quindi il compito quasi integrale dell'ammiraglio supremo, poiché da questo dipenderà tutta la correlazione continentale e marittima.

L'azione tattica costiera fu molto variata, e comprese una grande varietà di operazioni, tra le quali primeggiano il blocco navale; i bombardamenti diretti ed indiretti; i tentativi di ostruzione; l'affondamento di mine; i piccoli sbarchi; le ricognizioni... tutte saggiamente preparate e dirette; tutte energicamente eseguite, sebbene non tutte conseguissero, come i bombardamenti e le ostruzioni, i risultati che si speravano.

L'azione costiera, quantunque secondaria, poiché il risultato ultimo della conquista di Port-Arthur si poteva e si doveva ottenere coll'isolamento iniziale occupando lo stretto di Kinkow e bloccando rigorosamente il Kuang-tung, ciò che costringeva inevitabilmente la squadra ed il presidio a tentare la battaglia per sfuggire al fato incombente, ha però grandemente servito a temprare la fibra ed a rivelare le grandi energie fisiche e le ammirevoli virtù militari del marinaio giapponese.

In tutte queste operazioni la genialità del comandante in capo non aveva campo di rivelarsi se non nella parte tecnica ed organica e considerata entro tali limiti, l'opera del Togo fu lodevole e forse non inferiore a quella del Farragut.

L'azione tattica navale, escludendo le piccole fazioni del naviglio minore che si svolsero quasi sempre nella zona del tiro costiero, risulta dalle battaglie del 10 e 14 di agosto e del 27 di maggio, giacché l'azione d'inseguimeuto del 13 aprile, che culminò colla catastrofe della *Petropauloscki*, e quella pressoché analoga del 23 giugno che si risolvette in un attacco torpediniero, non possono essere considerate come azioni tattiche meritevoli di considerazione se non in quanto dimostrarono la buona organizzazione del blocco e dei servizi costieri.

Il combattimento di Ulsan del 14 agosto fra la divisione del Jessen e quella di Kamimura non riguarda che indirettamente la direttività del Togo, né, per la esiguità della lotta, potrebbe essere titolo di merito eccezionale per l'ammiraglio giapponese.

La direttività tattica non può quindi essere giudicata che dalle due battaglie del 10 agosto e del 27 maggio.

Sebbene i risultati di quelle due battaglie e l'intensità della pugna fossero assai dissimili, ciò non pertanto esse rivelano una grande analogia di direttività, e dimostrano come il Togo avesse un sistema proprio non ancora esplicato dalle armate moderne, ciò che costituisce una importante caratteristica della capacità tattica dell'ammiraglio giapponese.

Il sistema tattico prescelto dal Togo fu quello da noi definito di *reparti speciali ed indipendenti manovrati al conseguimento di un unico e comune obbiettivo tatti- co prestabilito*, che prevedemmo – nell'opera «Il conflitto ispano-americano» – che si sarebbe sostituito a quello delle formazioni unitarie.

L'applicazione di un nuovo concetto tattico di concentramento risolutivo presenta sempre grandi difficoltà, specialmente se implica gravi pericoli di disintegrazione delle forze navali, come il sistema delle formazioni cooperanti. Le condizioni morali, organiche e materiali di una flotta che adotti il sistema delle formazioni indipendenti e cooperanti devono essere tali da assicurare l'unità complessiva dell'azione disintegrata fin dal principio della battaglia, senza di che si corre incontro a colossali disastri, per la possibilità dei rapidi concentramenti del nemico contro le singole formazioni.

Il fatto solo di avere scelto questo nuovo metodo di attacco in tutte e due le battaglie, anche indipendentemente dai grandi risultati conseguiti, implica una grande fiducia nelle proprie forze, una grande solidarietà fra tutti gli elementi della gerarchia navale, un intuito tattico eccezionalissimo... ciò che è più che sufficiente a caratterizzare la genialità tattica di un grande ammiraglio.

La vittoriosa esplicazione di questo metodo tattico fu certamente agevolata dalle speciali condizioni delle squadre nemiche e dei loro comandanti supremi; dalla eccezionale attitudine degli elementi di cui il Togo disponeva; dal concorso di molte circostanze eventuali e più di tutto dalla interrotta direttività delle armate nemiche, per la morte del Witheft, e le ferite del Rojestwensky, ma tutto ciò non può menomare il merito dell'ammiraglio giapponese, come non menomava quello di Giovanni d'Austria e del Duquesne.

Fu mosso rimprovero al Togo di non avere conseguito, nella battaglia del 10 agosto, tutti i risultati che poteva forse ottenere, ma è doveroso riconoscere:

1° che in quella battaglia si esplicò per la prima volta, e quindi con minore perfezione, il nuovo metodo tattico;

2° che la squadra del Witheft aveva caratteristiche organiche e tattiche relativamente superiori a quelle della squadra di Rojestwensky;

3° che il Witheft mantenne più lungamente del Rojestwensky la direzione della battaglia;

4° che la vicinanza di Port-Arthur non consentì la completa utilizzazione della vittoria;

5° che ricacciare la flotta russa in Port-Arthur equivaleva pressoché al distruggerla, e riuscì anzi più giovevole che dannoso;

6° che il compito principale del Togo era quello di compromettere e menomare il meno possibile la sua armata, per la guarentigia del futuro dominio del mare.

Se quindi i risultati della battaglia di Port-Arthur furono minori di quelli della vittoria di Tsushima, ciò non esclude che il Togo nella estrinsecazione del suo metodo si sia mostrato ugualmente geniale non meno di quanto si rivelasse ad Aboukir ed a Trafalgar il Nelson, e che pertanto, come ordinatore e come tattico, egli meriti di essere annoverato fra i più grandi e vittoriosi ammiragli, e che soltanto per la mancata rivelazione, dovuta alle condizioni della guerra, del suo genio strategico, non sia ancora lecito eguagliarlo ad Alcibiade, a Lisandro, a Ruyter ed al Nelson.

Di fronte al Togo si trovarono successivamente lo Starck, il Makarov, il Witheft ed il Rojestwenski.

Escludendo lo Stark, è doveroso riconoscere che gli altri tre erano ben degni di così grande avversario, ma che la loro fortuna, per una infinità di cause concorrenti, fu di gran lunga inferiore a quella cui potevano, per le loro militari virtù, aspirare.

La direttività tattica, anche quando si poté esplicare, non ebbe impronta di genialità, onde l'opera loro può soltanto essere lodata per la grande abnegazione, per la capacità con cui provvidero all'organizzazione di elementi disintegrati, e per la meravigliosa attività spiegata nell'apprestare e nel reintegrare i reparti dell'armata.

Se la storia non ricorderà con lode l'opera della flotta russa, essa non potrà disconoscere che, ad onta della grande perturbazione morale di tutti gli ordinamenti dello Stato, nessuna defezione ebbe luogo tra gli alti comandi dell'armata, giacché la resa del Nebogatov non fu defezione.

Origine prima e quasi esclusiva di tutti i disastri navali, del dualismo fra l'esercito e l'armata, di tutte le rivalità ed animosità fra i capi della gerarchia militare... fu il consiglio imperiale, e qualunque eroismo, qualsiasi genialità non avrebbe potuto ristabilire le sorti della guerra, onde crediamo di saggiamente concludere che la direttività tattica navale del Makarov, del Witheft, del Rojestwenski, del Besobrazov e del Jessen, se non fu geniale, ha però rivelato che l'alta gerarchia navale possedeva elementi di grande valore ben degni di maggiore fortuna.

* * *

La direttività delle operazioni degli eserciti può distinguersi in due parti; quella che riguarda l'assedio e l'espugnazione di Port-Arthur, e quella che riguarda la lotta esclusivamente territoriale.

Le operazioni che riguardano Port-Arthur non potevano offrire carattere strategico, dato l'isolamento assoluto del Kuang-tung, e perciò debbono essere giudicate soltanto tatticamente.

Non ci attarderemo in analisi particolareggiate e concluderemo:

- 1°. La resistenza di Port-Arthur fu di gran lunga superiore a tutte le previsioni, non escluse quelle dei Giapponesi.
- 2°. Questa prolungata resistenza fu concessa dal ritardato isolamento territoriale, che si poteva e si doveva fare immediatamente dopo il 9 febbraio.
- 3°. Gli assedianti e gli assediati dimostrarono uguali virtù militari, per modo che quest'assedio rimarrà tra i più celebri.
- 4°. Le perdite che subirono i due belligeranti superarono quelle di qualsiasi altro assedio, anche se di maggior durata.
- 5°. Gli insegnamenti che si dedurranno faranno testo per molto tempo nella tecnica e nella tattica degli assedi.
- 6°. La cooperazione marittima costiera molto giovò tanto ai Giapponesi quanto ai Russi, e se questi avessero avuto un naviglio torpediniero più numeroso e meglio addestrato avrebbero potuto grandemente giovarsene.
- 7°. L'utilizzazione degli equipaggi e dei cannoni delle navi fu grande contributo alla difesa, ma il conflitto di attribuzioni, intensificato dall'Alexeiev, fra la gerarchia navale e territoriale, fu causa di non piccole perturbazioni.
- 8°. Il conflitto fra Stössel, Smirnow, Fock, Kondratenko, se fu quale risulterebbe da recenti pubblicazioni, deve avere grandemente menomata la solidità morale del presidio.
- 9°. Le condizioni di un lungo assedio tendono sempre a disintegrare le forze degli animi, ma le accuse rivolte contro Stössel, esclusa quella di prevaricazione di cui nessuno può ancora farsi giudice, non ci sembrano tali, data l'assoluta necessità di mantenere intatta l'autorevolezza del comando, da menomare la personalità militare dello Stössel.

10°. La piazza di Port-Arthur si è dimostrata un baluardo di primissimo ordine, e se appoggiata ad un potere navale preponderante qualunque esso sia, sarà certamente inespugnabile.

La direttività delle operazioni territoriali non può ancora essere giudicata, né

strategicamente né tatticamente.

* * *

Conclusa la pace, sarebbe doveroso indagare, come facemmo per il conflitto ispano-americano, quali siano gli insegnamenti più generali e le più evidenti conseguenze di questa colossale ed incomparabile guerra; ma considerando che si potrebbero già scrivere volumi e volumi, tanto per gli insegnamenti come per le conseguenze, così differiamo questo vastissimo compito e prendiamo congedo dai lettori della *Rivista*, nella cui indulgenza confidammo, esprimendo l'augurio, confortato già da non poche evidenze, che dopo questa guerra, rivelatrice di tante virtù, sebbene anche di tanta imperfezione dell'umana natura, la Russia ed il Giappone possano progredire nella civiltà, verso cui, attraverso a tante espiazioni ed a tante tragiche prove, procede l'umanità vittoriosa.

DOMENICO BONAMICO



PARTE SESTA

Ferruccio BOTTI

BILANCIO FINALE E AMMAESTRAMENTI: DA BONAMICO A MAHAN, CALLWELL E CORBETT.



Rivisitando l'opera di Domenico Bonamico non abbiano mai dimenticato che ciascun autore acquista la sua autentica dimensione storica e nazionale, solo assegnandogli la giusta casella nelle grandi correnti di pensiero europee. I confronti finora compiuti non sono del tutto sufficienti per definire in modo organico la collocazione del Bonamico rispetto alle predette grandi correnti: ci ripromettiamo quindi di approfondire l'argomento, senza trascurare che ciò richiede per prima cosa il superamento di steccati sempre più anacronistici tra pensiero terrestre e navale. Ogni questione strategica di Forza Armata, infatti, non ha e non ha mai avuto senso compiuto se non si considera «l'altro», che è sempre presente, magari come convitato di pietra.

Operazione tanto più necessaria e opportuna, perché Bonamico è, senza alcun dubbio, il «master» del pensiero navale italiano della seconda metà del secolo XIX e fino alla prima guerra mondiale. Il rapporto tra il Nostro e la "Jeune École" è stato già trattato a sufficienza: occorre ora soffermarsi di più sul confronto tra il suo pensiero e quello dei «masters» del pensiero anglosassone. Tra di essi comprendiamo non solo Mahan e Callwell, ma anche l'altro inglese Julian Corbett (mai studiato o citato da Bonamico), la cui opera principale del 1911 Some principles of maritime strategy (Alcuni principi di strategia marittima) è stata tradotta dall'Ufficio Storico Marina nel 1995 (et pour cause).

Sarebbe auspicabile disporre – così come avviene per Bonamico – anche di altri scritti significativi di questi tre autori, ma ciò per ora non è possibile. Di Mahan ricordiamo ancora, in particolare, che manca tuttora (1996) la traduzione della *summa* del suo pensiero strategico, l'opera *Naval strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations* (1911). Così come, per il Callwell occorrerebbe disporre della traduzione del suo successivo libro del 1905 (che quindi completa quello, già più volte citato, del 1897) dal titolo *Military operations and maritime preponderance*, nel quale si tiene conto delle guerre fino a quell'anno, compresa quella cino-giapponese del 1904-1905.

Fortunatamente contribuiscono a facilitare il nostro lavoro di confronto taluni vecchi e ancora pregevoli saggi dedicati dalla «Rivista Marittima» a Callwell e Corbett e al loro confronto con Mahan, che meritano di essere ricordati:

- G. Grillo, Le operazioni militari e la preponderanza marittima secondo il Callwell (1905);²
 - G. Sechi, La strategia marittima in una recente pubblicazione inglese (1912);3
- M. Gravina Di Ramacca, La strategia marittima nelle opere del Corbett e Mahan (1913).⁴

¹ Col. C.E. Callwell, *Military operations and maritime preponderance. Their relations and inter-dependence*, Edimburg and London, W. Blackwood and Sons 1905.

^{4 «}Rivista Marittima» 1905, Vol. IV Fasc. XII, pp. 463-491.

³ «Rivista Marittima» 1912, Vol. I Fasc. II, pp. 203-226.

^{*}Rivista Marittima 1913, Vol. I Fasc. III, pp. 435-454.

Nel citato e più recente libro di Callwell *Military operations and maritime pre- ponderance* (Le operazioni terrestri e la preponderanza marittima) questo Ufficiale
dell'Esercito inglese, che merita di essere oggi ricordato almeno quanto Corbett,
trae dall'esperienza storica lezioni teoriche assai più pregnanti e estese di quelle
degli scritti precedenti, premettendo di volersi rivolgere anzitutto ai colleghi dell'Esercito e di considerare la problematica strategica più dal punto di vista terrestre
che da quello marittimo.

Il suo riferimento privilegiato è la recentissima guerra russo-giapponese 1904-1905, che ovviamente non aveva potuto esaminare nel precedente libro del 1897 (Tomo I, Parte III). La considera un caso classico di impiego ben coordinato delle due Forze Armate, con la flotta giapponese che – dimostrando grande flessibilità – a seconda della situazione dà la precedenza o alle esigenze di cooperazione con L'Esercito (sbarchi) o alla distruzione e neutralizzazione della flotta contrapposta, mentre l'Esercito a sua volta include tra gli obiettivi prioritari le basi navali nemiche (a cominciare da Porth Arthur che viene conquistata, appunto, via terra).

Questa seconda e più recente opera di Callwell è, dunque, fondamentale per avere un'immagine più organica non solo del suo pensiero, ma del pensiero navale del periodo. Con un'ottica che – inutile sottolinearlo – è prettamente inglese, Callwell vi espone una serie di criteri strategici e ordinativi ancor oggi interessanti, che possono essere così sintetizzati:

- raramente il dominio del mare è assoluto. Pertanto, il vocabolo *Command of sea* (dominio dei mare) va sostituito con *Maritime preponderance* (preponderanza marittima);
- ciò non toglie che il miglior modo per ottenere libertà d'azione sul mare è la distruzione o riduzione all'impotenza delle forze navali nemiche, che pertanto è l'obiettivo fondamentale da non trascurare mai per dare la precedenza ad obiettivi minori. Così ha fatto il Giappone nella recente guerra contro la Russia;
- chi prepara un piano di guerra deve avere una nozione esatta del possibile apporto della Marina. Nell'attuarlo occorre un perfetto accordo tra forze di terra e di mare;
- vi sono due grandi categorie di operazioni, quelle che richiedono l'appoggio della Marina all'Esercito e quelle che, viceversa, richiedono l'appoggio dell'Esercito alla Marina;
- per la conquista delle basi navali nemiche è generalmente necessario il concorso di operazioni militari terrestri, anche perché l'impiego delle moderne armi subacquee rende assai pericoloso per le navi avvicinarsi alla costa;
- in passato, per la conquista definitiva (o la difesa) di fortezze costiere e basi navali si è stati costretti a impiegare gli stessi equipaggi delle navi. Espediente sconsigliabile nella guerra moderna, che per siffatte esigenze richiede la cooperazione di forze terrestri *organizzate e armate ad boc*;
- più in generale, per ottenere buoni risultati in operazioni che coinvolgono ambedue le Forze Armate non solo è necessario il loro più completo accordo, ma occorre che ciascuna Forza Armata predisponga e addestri forze ad hoc e con materiale adatto per operazioni combinate; in particolare, occorrono navi di limitata pescagione ma munite di sufficienti artiglierie. Al momento le Forze Armate di tutti

gli Stati, sono impreparate per condurre operazioni combinate, ad eccezione di quelle giapponesi;

- per altro verso, l'Inghilterra oltre ad avere una flotta che assicuri la difesa del territorio nazionale e la padronanza delle vie di comunicazione marittime, deve avere anche un forte Esercito. Solo con l'Esercito si possono spingere a fondo le operazioni; d'altro canto, è sempre possibile che una coalizione navale riesca a sopraffare o tenere in iscacco la flotta, mettendo così il territorio nazionale alla mercé di invasioni dal mare. L'azione delle flotte, infatti, si arresta là ove esistono interessi e attività che non dipendono dal mare; essa può essere decisiva contro una nazione marittima, ma ha importanza molto minore contro nazioni continentali, come ad esempio l'Austria. Inoltre dopo il recente sviluppo delle ferrovie la paralisi delle comunicazioni via mare tende a perdere di importanza;
- il dominio del mare non va considerato come scopo della guerra marittima, bensì come mezzo per raggiungere obiettivi di importanza ancora maggiore o decisivi, come il successo di grandi operazioni terrestri, la conquista di una piazza o porzione di territorio, la protezione del proprio commercio o la distruzione di quello nemico, ecc.;
- non è, di conseguenza, condivisibile (per Callwell) la tesi di Mahan, che presenta le guerre napoleoniche come una vittoria del mare contro la terra. Invece, egli obietta, dopo la decisiva battaglia di Trafalgar (1805) occorsero altri nove anni per piegare la Francia. Per di più, ciò avvenne non a seguito delle vicende della guerra marittima, ma per gli errori di Napoleone e per l'effetto della coalizione delle principali potenze europee contro il comune nemico;
- l'applicazione del principio della *fleet in being*, anche se concepita in modo offensivo (valida cioè solo se la flotta *in being* è effettivamente in grado di uscire, all'occorrenza, dalla base per affrontare la superiore flotta avversaria) non esercita su quest'ultima una minaccia tale, da dissuaderla dall'intraprendere uno sbarco. Numerosi esempi storici dimostrano, infatti, che la sola probabilità di affrontare una flotta consistente non può arrestare un nemico risoluto;
- per un belligerante che ha la preponderanza sul mare, le linee di comunicazione marittime sono sicure e non richiedono alcuna sorveglianza. Ciò non avviene in campo terrestre, dove anche un esercito che già occupa un paese nemico deve distaccare notevoli aliquote di forze per proteggere le sue. Inoltre il controllo del mare consente di interrompere facilmente le linee di comunicazione terrestri che corrono lungo la costa, oppure di costituire nuove basi d'operazione oltremare per l'Esercito;
- la guerra russo-giapponese è l'esempio più recente e evidente del superiore rendimento delle comunicazioni marittime rispetto a quelle terrestri: mentre i giapponesi grazie alla loro libertà d'azione sul mare poterono alimentare agevolmente le truppe in Manciuria, i Russi ,che disponevano della sola ferrovia transiberiana, incontrarono difficoltà assai maggiori.

Questo breve esame preliminare delle teorie del Callwell è indispensabile. Esso dimostra che sarebbe ingiusto ricercare elementi d'attualità solamente in Julian Corbett, i cui *Principi di strategia marittima* sono tornati di particolare interesse da quando la fine della guerra fredda e i sempre più frequenti impieghi *out area* di complessi interforze hanno imposto la rinuncia alla tradizionale strategia «navalista», così

come a una strategia di prevalente impronta aeroterrestre, richiedendo invece rapporti più stretti tra le tre Forze Armate e un nuovo «modello» interforze, nel quale acquistano risalto le «proiezioni di potenza» dal mare verso la terra e la flessibilità e capacità di pronto intervento consentita dalle forze marittime.⁵

Sotto questo profilo, pur non essendo ufficiale dell'Esercito né di Marina, ma uno studioso autodidatta e insegnante di strategia navale, il Corbett riprende non poche idee del Callwell, che pure – stranamente – non cita mai. Omissione forse dovuta al fatto che quest'ultimo esprime il punto di vista dell'Esercito con riferimenti teorici assai più circoscritti di quelli tipici dei *Principî di strategia marittima*, incentrati sul confronto tra la teoria generale della guerra di Clausewitz e la guerra marittima (è questo, infatti, il merito maggiore di Corbett).

Con un siffatto approccio, Corbett supera il campo strettamente operativo e «militare» nel quale si mantiene Callwell, indicando la necessità di inserire la strategia navale in una strategia interforze legata alla politica e corrispondente ai grandi obiettivi nazionali. Al tempo stesso, richiama l'attenzione sulla necessità di evitare gli schematismi e integralismi, gli *idola* insomma, tipici di «modelli» da secoli praticati con successo dalla *Royal Navy* sulla scia di Nelson.

Il primo di questi è la ricerca della conquista preventiva e definitiva del dominio del mare mediante battaglie decisive, il che implica la guerra offensiva di squadra e una strategia tipicamente «navalista» che è stata anche la preferita da parte di Mahan e da gran parte degli esponenti del pensiero navale di altri Paesi, fino al 1940.

Come in Bonamico e Callwell, perciò, troviamo in Corbett la necessità di considerare come caso normale situazioni nelle quali non sia possibile la conquista definitiva del dominio del mare e si renda necessario concepire e organizzare operazioni coordinate tra Esercito e Marina. Né egli esita a riconoscere – come Callwell – che, in genere, sono le forze terrestri ad assestare il colpo decisivo e conclusivo al nemico, che anche uno scontro navale vittorioso e decisivo per il dominio del mare come quello di Trafalgar non è affatto bastato per prostrare la Francia e che, infine, in una guerra il compito di un esercito – o di una flotta – non si esaurisce affatto nello sconfiggere le Forze Armate contrapposte nel rispettivo elemento, con una guerra indipendente.

Per contro, l'analisi complessiva della guerra e strategia marittima di Corbett si mantiene ad un livello teorico assai più elevato di quella che troviamo con il Callwell, al quale interessa soprattutto individuare ciò che la flotta può dare all'Esercito, o viceversa. Senza dubbio egli sconvolge un patrimonio di certezze acquisite, una mentalità che sono frutto di un'esperienza secolare, e che hanno sempre dato buona prova; ma lo fa continuando a richiamarsi alla tradizione e alla storia del suo Paese, alla capacità tutta inglese di fare buon viso a cattivo gioco e di accantonare all'occorrenza principî teorici e antichi modelli, per far fronte con esemplare empirismo alla mutevole situazione del momento. Insomma: prima di essere scrittore e studioso di strategia Corbett è inglese, quando scrive guarda prima di tutto alle concrete esigenze britanniche del momento, la sua mentalità e il suo approccio sono tipici della cultura d'oltremanica.

⁵ Cfr. Stato Maggiore Difesa, Modello di difesa 1995 e Marina Militare Italiana, Rapporto 1995.

Il movente fortemente nazionale dell'opera teorica di Corbett non è certo un carattere esclusivo: anche tutti i rimanenti autori prima citati, a cominciare dal nostro Bonamico, non possono essere ben compresi e inquadrati senza tenere conto che, anche quando fanno della teoria pura, essi intendono rispondere prima di tutto a concrete esigenze, linee di tendenza, problematiche attinenti alla situazione del loro Paese in quel momento. Di più: ne esprimono l'anima, le tradizioni, la storia applicate alla strategia navale e al potere marittimo, quindi rimarcano anche delle diversità, delle diverse sensibilità.

Se guardiamo al caso italiano, «quando l'Italia avrà il suo Mahan?» esclamava nel 1904 il comandante Astuto, recensendo la traduzione italiana del libro di Mahan (1897) The interest of America in Sea Power, present and future. Interrogativo lecito solo nel caso che l'Astuto si riferisse a uno scrittore navale italiano che con la stessa influenza, la stessa autorità e lo stesso successo di Mahan diffondesse nel Paese una coscienza marittima: ma fuori posto se inteso altrimenti, cioè in relazione a contenuti specifici – italiani – dell'opera. Un interprete dei sentimenti, dell'anima, delle esigenze marittime nazionali in quel momento esisteva già, ed era appunto Bonamico; Mahan con lo spirito profetico, messianico che lo animava, lo era per gli Stati Uniti, paese giovane, senza storia, senza antiche tradizioni militari e navali ma con promettente avvenire, i cui riferimenti politici e militari dovevano necessariamente essere ricercati in modelli passati e non nazionali.

L'Inghilterra di fine secolo XIX, all'apogeo delle sue fortune imperiali e navali, non aveva certo bisogno di elaborare nuove teorie del potere marittimo, visto che – come mette bene in evidenza lo stesso Mahan – lo aveva magistralmente praticato per secoli, e già ne godeva, ne dimostrava i vantaggi e le condizioni e modalità d'esercizio.

Per questo l'approccio di Callwell e di Corbett, oltre ad essere empirico come vuole l'indole nazionale, ha carattere molto più strategico e operativo – e meno teorizzante – di quello di Mahan e di Bonamico: non guarda tanto al pensiero dello scrittore americano, ma al carattere, alla tradizione, alla storia e alle esigenze inglesi del momento. Giustamente, in proposito, commentando nel 1912 la citata opera del Corbett, il capitano di fregata Giovanni Sechi affermava che il suo titolo anziché *Principî di strategia marittima*, avrebbe dovuto essere *Principî di strategia marittima britannica*, *perché il carattere della guerra marittima, i suoi obiettivi, e il modo di conseguirli sono esclusivamente considerati in relazione alle particolari condizioni geografiche, militari, economiche e sociali dell'impero britannico».⁷

La tematica della collaborazione tra forze navali e terrestri in vista di un comune obiettivo strategico e delle «proiezioni di potenza» è affrontata con notevolissimo anticipo rispetto ai due citati autori inglesi dal nostro Bonamico, il quale però – dovendo tenere conto di un quadro geopolitico e di rapporti di forze del tutto diversi – perviene a conclusioni teoriche non di rado di segno opposto. Ufficiale della Marina di un giovane Regno ancor più giovane degli Stati Uniti, Marina con alle spalle un modesto ruolo nelle guerre del Risorgimento e la sconfitta di Lissa, egli non può contare, come gli autori anglosassoni, sui forti elementi di vitalità marittima che già hanno due coscienze nazionali da tempo formate, né sulle grandi risorse dell'Inghilterra e degli

7 G. Sechi, Art. cit...

⁶ "Rivista Marittima" 1904, Vol. III Fasc. I, pp. 191-194.

Stati Uniti. Il ricorso ad *exempla historica* nei suoi scritti è assai più contenuto; non ha lo sguardo rivolto all'espansione o alla conservazione della prosperità nazionale, ma alla necessità di salvaguardare prima di tutto *l'esistenza nazionale*, cioè di ottenere contro forze navali superiori l'obiettivo minimo e più immediato. Scrive in un'ottica latina e mediterranea: da questo approccio discendono quegli spunti critici su Mahan che non troviamo nei due autori inglesi, proprio perché il loro pensiero è «altra cosa» rispetto allo scrittore italiano o americano, e può permettersi il lusso di ignorare – dandole per acquisite – questioni che in altri Paesi richiedono un lungo esame teorico.

Fin dall'esordio Bonamico è costretto a confrontarsi con tre ben precise e complesse realtà: a) i fattori geopolitici di carattere europeo e mediterraneo, che indicano quale sia la minaccia militare più probabile per l'Italia e quale ne sia la configurazione navale più pericolosa nella seconda metà del secolo XIX; b) il conseguente confronto tra le effettive possibilità difensive della Marina e dell'Esercito per il contrasto di tale minaccia, confronto – questo va ben sottolineato – che non ha carattere teoretico e generale ma ha alla base concrete esigenze del momento; c) lo squilibrio, comunque insanabile, tra esigenze strategiche (terrestri e navali) e possibilità economiche, che lo induce a quei faticosi compromessi dei quali risentono a volte i suoi scritti.

Come quelle di Corbett, alcune idee di Bonamico in tema di «proiezione di potenza» dal mare verso la terra non hanno perduto lo smalto dell'attualità, indicando una serie di nuove condizioni e situazioni strategiche che spingono la guerra sul mare – esattamente come oggi si dice – dalle acque profonde alle acque costiere, e che rendono quindi possibile e anzi inevitabile uno stretto coordinamento tra operazioni terrestri e navali. Poco importa, a questo punto, se i conti con «le proiezioni di potenza» egli li fa soprattutto in negativo, cioè in termini di contrasto a una minaccia altrui contro le nostre coste e non di «proiezioni di potenza» delle nostre forze navali contro il territorio altrui. Il problema teorico e generale sullo sfondo, a prescindere da situazioni contingenti come la nostra, rimane comunque lo stesso, ed è quello dello spostamento dell'obiettivo prevalente delle forze navali dal mare verso la terra, da obiettivi costituiti da forze similari a obiettivi terrestri.

Anche il problema strategico contingente è lo stesso, e di per sé tale da avvicinare Bonamico – suo malgrado – alla *Jeune Ecóle* e da allontanarlo dagli autori anglosassoni: come far fronte, con una Marina più debole, alle «proiezioni di potenza» di una Marina più forte.

Anche dopo l'elaborazione, l'ampliamento e il riesame della teoria del potere marittimo in *Mahan e Callwell*, Bonamico non dimentica le concrete esigenze strategiche che si pongono per la difesa nazionale, dando alla luce, nel 1899, *Il problema marittimo dell'Italia*; non v'è contraddizione tra questi due momenti. Semplicemente, da buon ufficiale di Marina italiano non dimentica che l'Italia non è certo gli Stati Uniti (e nemmeno l'Inghilterra o la Francia) e che il potere marittimo, proprio perché esercitato in misura e forma positiva – e se vogliamo offensiva – da Stati, come la Francia, al momento più forti e con coste meno vulnerabili, richiede naturalmente di essere contrastato da parte degli Stati più deboli, come l'Italia.Naturale e logico che quest'ultimi si avvalgano delle risultanze teoriche dell'analisi del problema marittimo per ridurre al minimo i propri elementi di vulnerabilità e rafforzare le proprie *chances*; se seguissero la stessa strada di chi può contare su una Marina più forte, non farebbero che del sostanziale autolesionismo, uscirebbero dalla realtà...

Persino quando vuol essere solo e fin troppo europeo, Bonamico è italiano: perché rendendosi interprete quasi inconscio dell'anima marittima, mediterranea e latina dell'Italia si pone il problema di evitare un'eccessiva preponderanza in Europa della Germania (che poi sarebbe anche un'eccessiva preponderanza dell'anima «continentale» e «centro-europea» del Continente) e prospetta la necessità vitale di conferire alla futura costruzione europea una forte connotazione marittima, con l'adesione dell'Inghilterra. Tutti temi sconosciuti agli autori anglosassoni ora esaminati, per la verità assai più proclivi a quell'egoistica e ristretta visione dell'interesse nazionale che manca fin troppo nella tradizione del nostro pensiero politico e quindi militare, non di rado tendente al cosmopolitismo.

In conclusione, la chiave interpretativa principale del pensiero degli scrittori prima citati va ricercata nel fatto elementare che Bonamico è italiano, così come Mahan è americano e Callwell e Corbett sono inglesi. Ognuno è interprete dell'anima marittima – e si direbbe anche dell'indole, della filosofia prevalente – della rispettiva nazione: sarebbe perciò errato presentare come «lacuna», come «limite» del pensiero di un autore, ciò che invece troviamo ben sviluppato in altri, perché alla fin fine tutto deriva da diverse angolature nazionali e da specifiche e ben chiare esigenze contingenti, che prevalgono sugli aspetti teorici.

Dalle peculiarità nazionali e dalla necessità di difendere il ruolo delle rispettive Nazioni in un'epoca tipicamente di transizione e gravida – per tutti – di tensioni e minacce, discende tutta una serie – più che di analogie – di motivi ispiratori dei quattro autori che nelle grandi linee hanno caratteri comuni, ma che al tempo stesso generano le rispettive, forti differenze rispetto all'intera problematica della guerra navale. I principali sono i seguenti:

 l'apostolato a favore delle rispettive Marine, in un quadro internazionale ed europeo perturbato che – da fine secolo XIX al 1914 – spinge all'aumento degli armamenti non solo navali;

 lo storicismo, inteso come legame primario – ancorché di peso e significato diverso – tra esperienza storica e teoria strategica;

 la conseguente esigenza di un rinnovamento del pensiero strategico e degli studi navali, superando l'angusto «tecnicismo» che li contraddistingue ovunque;

 la necessità di adottare nuovi criteri per la formazione morale e tecnico-militare degli ufficiali, non solo di Marina;

- l'importanza dei fattori geopolitici e geostrategici e, se vogliamo, della geografia;

- il rapporto mare/terra o, più concretamente, Marina/Esercito;

 il concetto di guerra marittima, di strategia e di potere marittimo e i loro rapporti reciproci.

Esaminiamo ora praticamente ciascuna di queste chiavi teoriche.

APOSTOLATO O «PROMOZIONE» NAVALE. Sia in Bonamico che in Mahan è così scoperto e chiaro, da non richiedere ulteriori sottolineature. Va solo notato che l'esigenza di apostolato, di diffusione di una coscienza marittima nella pubblica opinione è avvertita da Bonamico – per l'Italia – oltre dieci anni prima di Mahan. Della necessità di rafforzare la Marina rendendola partecipe dei grandi obiettivi della difesa nazionale egli vuole inoltre che siano ben convinti prima di tutto gli ufficiali dell'Esercito, ignorati da Mahan: diversamente dagli Stati Uniti, infatti, l'Italia del tempo aveva ai confini due dei più potenti eserciti d'Europa, dei quali solo uno, quello austriaco,

era alleato (per tante ragioni, non senza reciproche riserve e diffidenze). Se l'Esercito non poteva raggiungere i suoi obiettivi strategici senza la Marina, era vero anche il contrario: per questo Bonamico voleva che il messaggio della Marina giungesse al Paese non escludendo – in quanto rivale – l'Esercito, ma anzi tramite l'Esercito: cosa della quale Mahan, in un ben diverso contesto geostrategico, non ha alcun bisogno.

Il messaggio a favore delle ragioni della Marina è meno evidente in Corbett, e a volte indiretto, ma esiste. Da secoli in Gran Bretagna la Marina era il perno indiscusso della difesa nazionale, da secoli agiva come *force multipliyer* dell'Esercito: quindi non c'era alcun bisogno di ricordarlo, visto che si trattava di un fatto naturale e immutabile legato alla posizione geopolitica del Paese. Peraltro al tempo di Corbett la Gran Bretagna era chiamata a far fronte a un nuovo contesto internazionale e a nuovi rapporti di forze navali (crescita economica, ma anche marittima degli Stati Uniti e del Giappone; ambizioni di egemonia mondiale anche marittima della Germania; crescenti tensioni nel continente europeo che mettevano in crisi antichi equilibri e antichi modelli, a cominciare dallo «splendido isolamento», dal «Two power standard» e dalla strategia classica di tipo nelsoniano, non a caso disattesa dall'amm. Jellicoe, a cinque anni dall'opera di Corbett, nella battaglia dello Jutland del maggio 1916 contro la flotta tedesca).

Accanto ad un rafforzamento della Marina, per mantenere le tradizionali posizioni di predominio era perciò necessario anche in Inghilterra un rinnovamento della strategia navale e una più chiara visione dei suoi rapporti con la grande strategia e politica nazionale, sia pure nel rispetto della tradizione nazionale. A queste esigenze rispondono le riflessioni di Corbett, che intendono sottolineare la necessità che politici e militari assimilino la vera natura della guerra in generale e della strategia sul mare, per le quali i «modelli» troppo soffocanti e troppo ricchi di certezze, anche se gloriosi, potevano diventare fuorvianti e soprattutto ingabbiare il pensiero dei comandanti in dannosi schemi fissi.

Un caso a parte è rappresentato da Callwell, che non intende – è vero – promuovere un rafforzamento della Marina, ma piuttosto il suo adeguamento ad operazioni combinate o in collaborazione con l'Esercito. In sostanza, più che un rafforzamento della Marina egli vuole il miglioramento dell'efficienza complessiva della difesa nazionale: ciò non esclude il rafforzamento della Marina ma richiede che anche l'Esercito raggiunga livelli di forza e di efficienza tali da metterlo in grado di far fronte ad ogni evenienza, migliorando inoltre la sua attitudine a operazioni combinate off out area.

Con tutto questo, Callwell non si sogna di mettere in discussione a vantaggio dell'Esercito il ruolo preminente della *Royal Navy*; se si tiene conto del ben diverso contesto geopolitico nazionale, si può affermare che egli sviluppa nelle peculiari condizioni britanniche la stessa tematica sviluppata quasi vent'anni prima in Italia da Bonamico, del pari favorevole allo sviluppo della Marina ma al tempo stesso conscio della necessità di un Esercito efficiente, nel quadro di un concetto unitario di difesa nazionale che assegni a ciascuno il ruolo più confacente.

In conclusione, ancora una volta le differenti realtà nazionali hanno un peso inesorabile. Mentre in Inghilterra (e se vogliamo anche in Italia, per merito di Bonamico) si getta acqua sul fuoco nelsoniano e si invita a non considerare la battaglia decisiva tra flotte e la conquista assoluta e definitiva del dominio del mare come il baricentro immutabile della strategia, come una specie di schema teologico o dogma insomma, in Germania, in Francia, negli Stati Uniti si ha bisogno di creare una coscienza marittima: dunque vi prevale il mito che (come tutti i miti e le frasi fatte – osserva a ragione il Corbett – contiene anche una parte non condivisibile) della battaglia decisiva e della flotta imperniata su grandi navi. Quel mito, che gli inglesi Callwell e Corbett ritengono, in vario modo, troppo vincolante per il loro Paese richiamando l'importanza delle connessioni tra l'Esercito e flotta...

LO STORICISMO. Abbiamo a suo tempo messo in evidenza, in altra recente opera dedicata al pensiero militare e navale⁸, che il generale prussiano Karl Von Clausewitz e il generale napoleonico (ma svizzero francofono di origine italiana) Auguste Henry Jomini sono i capiscuola delle due grandi correnti di pensiero militare e strategico europeo nate all'inizio del secolo XIX: quella degli *ideologi* e quella dei *dottrinari*.⁹ La prima, capeggiata da Clausewitz, ritiene la guerra soggetta a forze morali e spirituali non quantificabili a priori, quindi – pur ritenendoli utili – attribuisce a principi e regole di carattere strategico e tattico un valore relativo e non vincolante. La seconda, capeggiata da Jomini, concepisce l'arte della guerra come qualcosa di molto vicino a una *scienza* e quindi ritiene che dagli *exempla historica* e/o dal contesto geografico sia possibile trarre principî di *validità permanente*, che sono il riferimento costante della strategia anche se si prestano a applicazioni pratiche diverse.

Sotto questo profilo Bonamico – e più di lui Mahan – sono senz'altro da classificare tra i dottrinari, mentre Corbett è tra i più fedeli seguaci di Clausewitz. Non così certa e sicura e la collocazione di Callwell, che almeno negli *Effetti del dominio del mare sulle operazioni terrestri* del 1897 fa una tipica storia «a tesi», nella quale intende ricavare dagli eventi degli insegnamenti di validità permanente, quindi si avvicina ai dottrinari; ma nell'altra opera del 1905 prima citata non indulge troppo a verità

assolute, avvicinandosi invece agli ideologi...

Naturalmente la scelta delle fonti, degli *exempla*, dei riferimenti geopolitici ecc. risente in misura determinante della diversa nazionalità degli scrittori, e del loro interesse prevalente. Molto interessato all'età del vapore e alla ricerca delle modalità strategiche più idonee per le Marine che devono lottare contro Marine superiori, Bonamico si rifà agli storici navali francesi che rievocano – dal punto di vista del loro Paese – le guerre napoleoniche, e studia le campagne più importanti dell'età del vapore, su queste basi misurandosi con Mahan. Quest'ultimo getta nel 1890-1892 le basi della sua teoria del potere marittimo, riferendosi quasi esclusivamente all'età della vela, e in particolare alla Rivoluzione Francese e a Jomini; naturalmente il suo modello – fin troppo esaltato – è quello dell'eterno vincitore, cioè del Governo inglese e della *Royal Navy*. Un modello – va sottolineato– adatto solo per una grande Marina, una Marina preponderante...

Altrettanto naturalmente, Callwell e Corbett – sarebbe difficile evitarlo – si riferiscono principalmente, anche se non esclusivamente, alle guerre e agli eventi navali – e in particolar modo ai più recenti dell'età del vapore – nei quali è stata impegnata

9 Cfr., in merito, Commandant Mordacq, La stratégie-bistorique, évolution, Paris, Fournier 1912, pp. 27 e segg..

^{*} F. Botti, Il pensfero militare e navale italiano dalla Rivoluzione Francese alla prima guerra mondiale (1789-1915) – Vol. I (1789-1848), Roma, SME – Uf. Storico 1995, Capitoli II e III.

l'Inghilterra. La scelta degli eventi rispecchia il diverso approccio dei due autori: l'ufficiale dell'Esercito Callwell non si occupa – come Corbett – di particolari teorici della guerra navale o di attacco e difesa delle comunicazioni marittime, ma limita il suo esame a quanto possa avvalorare la necessità di una collaborazione tra le due Forze Armate, e contribuire alla definizione dei caratteri e della portata del rispetti concorsi.

Non si può concludere questo breve *excursus* sullo storicismo, senza ricordare che, mentre nel secolo XIX e almeno fino alla seconda guerra mondiale qualsiasi ragionamento strategico (a cominciare da quelli – classici – di Clausewitz e Jomini) aveva sempre, in varia misura, un raccordo con l'esperienza storica, dopo il 1945 tale raccordo è pressoché scomparso: tra strategia e storia si è così creata – più che una soluzione di continuità magari temporanea – una sorta di voragine incolmabile. Effetto della bomba atomica? Non solamente: anche del tecnicismo, anche di altre cause. In tutti i casi, è un fatto che la strategia di oggi stenta a sostituire le vecchie basi storiche con altre. Tutti e quattro gli autori citati danno, in vario modo, una dimostrazione della validità dell'esperienza del passato: non crediamo che, oggi, il loro approccio storicistico debba essere accantonato, perché si presta assai a penetrare la vera natura degli odierni conflitti, nei quali i fattori morali e spirituali, e quindi anche la storia, l'indole, le tradizioni e le aspirazioni di ciascun popolo sono tornati a pesare, a condizionare la politica e la strategia, a marcare i caratteri dei conflitti.

RINNOVAMENTO DEGLI STUDI STRATEGICI E STORICI E INTRODUZIONE DI UNA NUOVA METODICA. Intorno al 1980 in Italia è emersa con particolare vigore la necessità di superare l'*histoire-bataille*, cioè la semplice narrazione critica e tecnicomilitare delle battaglie e delle guerre, per allargare il campo della storia militare all'analisi dei pensiero, della letteratura militare, agli aspetti evolutivi delle istituzioni militari e del loro rapporto con la società, al nesso tra strategia, politica ed economia, alla produzione militare ecc...¹⁰

Va ben sottolineato che questa «nuova storia» non intende affatto accantonare l'*histoire* – *bataille* (che rimane fondamentale), bensì fornire gli strumenti per meglio inquadrarla e spiegarla, prendendola pur sempre come base.

Operazione tanto più necessaria – e da molto tempo – per la storia navale. Legata com'era all'arte nautica, all'esperienza e alla tecnica della navigazione a vela e agli aspetti del tutto speciali della vita e della guerra sul mare fino alla prima metà del secolo XIX, quest'ultima (come la letteratura navale in genere) ha formato «una cosa a sé», tanto più che in campo marittimo esisteva da sempre una strategia praticata, ma non una teoria strategica. La stessa tattica navale, nella quale *magna pars* aveva lo sfruttamento del vento, tendeva ad identificarsi con gli accorgimenti tecnici per ottenere in combattimento il vantaggio del vento, o meglio con le evoluzioni. Il

Ebbene, Bonamico intorno al 1880 in Italia e più tardi – a partire dai 1890 – Mahan negli Stati Uniti, inseriscono per la prima volta la storia e la strategia navale

Il nuovo modo di fare storia militare è emerso, in particolare, nel primo Convegno nazionale di storia militare del 1969 (Cfr. Ministero della difesa, Atti del primo convegno nazionale di storia militare – Roma, 17/19 marzo 1969, Roma 1969). Cfr. Anche, in merito, il nostro libro (e di V. Ilari) Il pensiero militare italiano tra il primo e il secondo dopoguerra (1919-1949) Roma, SME - Uf. Storico 1985.

¹¹ Cfr., F. Botti, Il pensiero militare e navale... (Cit.), cap. XV e XVI.

nelle grandi correnti del pensiero politico e strategico classico, tendendo a farle perdere l'angusto tecnicismo e a superare la dicotomia fino ad allora esistita tra letteratura (o storia) politica e militare e letteratura (o storia) navale, che poi si traduceva anche in dicotomia tra pensiero strategico terrestre e navale. Il loro riferimento costante è Jomini, espressione della stretta continuità tra pensiero militare pre-napoleonico e post-napoleonico.

Sotto questo profilo, ben si addice anche al Bonamico dei primi scritti del 1878-1881 sulla *Rivista Marittima* quanto Camillo Manfroni osserva nel primo studio critico italiano su Mahan (Cfr. Introduzione alla Parte III - Tomo I), attribuendo allo scrittore americano il merito di aver superato la storia erudita e tecnica, per inserire il sorgere e lo sviluppo della marineria nella vita dei popoli, ricercando il legame tra politica e forza militare. Nel caso specifico degli Stati Uniti, quest'ultimo non può non riguardare in particolar modo il legame tra politica e Marina (in

una parola: tra politica e potere marittimo).

Anzi: Bonamico fa ancor più di Mahan, accettando e promuovendo il confronto con i più qualificati esponenti dell'Esercito, per dare alle sue tesi una base teorica più larga e sicura, tale da accantonare unilateralismi ed esclusivismi di Forza Armata frequenti allora come oggi. Nei riguardi degli studi storico-strategici italiani egli compie perciò un'azione di rottura ancor più radicale ed estesa di quella di Mahan. Di qui la sua lotta al «tecnicismo navale», al frequente «indipendentismo» ed esclusivismo del pensiero navale e terrestre italiano del tempo, con il riuscito tentativo di ricercare non solo nella storia, ma anche nell'attualità e nella geografia quei collegamenti, quegli elementi in comune che fanno parte delle peculiarità nazionali, così come di quest'ultime fa parte la lettura «navale» e «americana» che Mahan fornisce delle teorie jominiane, delle quali Bonamico rappresenta invece la lettura italiana.

A Mahan va il merito incontestabile di aver enunciato per primo la teoria del potere marittimo: ma a Bonamico nessun può togliere il merito di aver adattato e riletto per primo tale teoria alla luce della realtà geopolitica non solo italiana ma europea, annacquando con robuste e salutari – ancorché incomplete – iniezioni clausewitziane il dogmatismo e il determinismo mahaniani, i toni millenaristici dello scrittore americano, la sua scarsa fiducia nell'influsso del progresso tecnico sulla strategia.

Una volta stabilite le analogie e differenze tra l'approccio di Bonamico e quello di Mahan, si può meglio valutare la posizione in questo campo dei due inglesi Callwell e Corbett. Appare chiaro che Callwell, come Bonamico, intende superare la dicotomia tra storia terrestre e navale (e quindi, tra le rispettive strategie) allora esistente anche in Inghilterra, sostanzialmente indicando i vantaggi che – non solamente per il suo Paese – ha arrecato una strategia interforze, grazie alla quale lo strumento militare britannico ha sempre potuto supplire vantaggiosamente all'inferiorità numerica delle forze terrestri. Corbett compie un passo in più: per primo inserisce pienamente la teoria della guerra navale (e quindi anche la relativa strategia) nella teoria e strategia – di impronta terrestre ma di interesse non solo terrestre – di matrice clausewitziana, in tal modo opponendosi al dogmatismo e al determinismo che Mahan e Bonamico ereditano da Jomini, e che pervade in parte anche l'opera di Callwell.

Corbett, quindi, compie una salutare opera di rinnovamento, opponendosi non solamente alle «verità rivelate» tipiche delle correnti di pensiero dottrinarie, ma anche ai criteri strategici immutabili, ai postulati non scritti ma ben vivi che nessuno metteva

in discussione in una Marina fortunata erede di Nelson, a cominciare da quello che in tutti i casi e situazioni, l'importante era ricercare e distruggere la flotta nemica in una battaglia decisiva. Criterio strategico fondamentale e di grande fortuna ovunque fino al 1940, ma – come già si è detto – funzionale solo a quelle Marine che come la *Royal Navy* potevano contare su una pressoché costante superiorità sull'avversario e in un robusto retroterra industriale, tecnico, economico.

Può parere strano che in una Nazione come l'Inghilterra (che da Cromwell in poi aveva riposto tutte le sue fortune politiche, economiche e militari nel potere marittimo, fino a costituire un «modello» tuttora operante), né da parte di Callwell e Corbett, né – a quanto risulta – da parte di altri, siano nate vere e proprie teorie del potere marittimo, né si sia ripreso in esame quanto scritto in merito dal Mahan. In questo ha certamente parte, ancora una volta, la tipica mentalità inglese, abituata a fare più che a teorizzare. Questo era il campo nel quale si doveva lavorare in Inghilterra: il rapporto tra politica, economia e ruolo della Marina da guerra, e tra questa e la Marina mercantile, aveva in quel fortunato Paese radici ormai plurisecolari, fino a rimanere un caso esemplare e forse irripetibile.

INTRODUZIONE DI NUOVI CRITERI PER LA FORMAZIONE MORALE E TECNICO-MILITARE DEGLI UFFICIALI. Non conosciamo, purtroppo, le vicende della vita e carriera di Callwell e le relative esperienze. Non è, comunque, un fatto privo di significato che sia Bonamico che i suoi interlocutori dell'Esercito (Ricci, Perrucchetti, Marselli ecc.) siano stati insegnanti in Accademie e Scuole Militari: così avviene anche per Mahan e Corbett. Callwell si rivolge esplicitamente agli Ufficiali dell'Esercito inglese per indurli ad allargare il loro orizzonte all'esame parallelo degli eventi della guerra sul mare che poi condizionano in misura diretta o indiretta, anche al di là delle apparenze, le operazioni terrestri; gli scritti fondamentali degli altri tre autori, a cominciare dalla *Difesa marittima dell'Italia* (1981) di Bonamico e dall'*Influenza del potere marittimo sulla storia* (1890) di Mahan fino ai *Principî di strategia marittima* di Corbett, non sono altro che una sintesi e una rielaborazione delle rispettive lezioni.

In tutti e tre i predetti autori, quindi, ci si trova di fronte a un movente fondamentale che ha carattere didattico e anzi didascalico, corrispondente cioè non solo a esigenze connesse con determinati programmi di insegnamento (il che potrebbe essere – ed è – un limite), ma anche alla necessità di dare alla formazione dei futuri quadri un nuovo, diverso e più largo indirizzo, che non casualmente si accompagna con l'intento di promuovere nell'opinione pubblica un maggior interesse per le cose della Marina.

Il nuovo indirizzo degli studi è identico per tutti e tre: non solo superare *l'histo-rie-bataille* e il «tecnicismo navale», ma risvegliare prima di tutto l'interesse per la storia (la cui utilità molti – allora come oggi – mettevano in dubbio in relazione ai progressi della tecnica) e infine gettare nuove basi per la strategia.

Va però ben sottolineato che, in un periodo di rapido progresso tecnico nel quale al siluro e alla mina si aggiungono il sommergibile, le nuove artiglierie e corazze ecc., dagli scritti di Bonamico, come da quelli di Mahan e Corbett, traspare notevole incertezza in merito ai nuovi criteri strategici e tattici da adottare. Essi lasciano trasparire delle preferenze, formulano ragionate deduzioni dagli eventi, enunciano magari delle *teorie*, ma non pervengono mai a vere e proprie *dottrine* operative, con

tale termine intendendo un insieme di criteri e di norme da adottare in un dato periodo, contro un dato avversario, in un determinato teatro d'operazioni, con una determinata disponibilità di forze e con determinati alleati. Chi più si avvicina a una dottrina, è – fin dal 1878 – il Bonamico, non senza però mettere in evidenza, nei suoi ultimi scritti, l'incertezza che domina sia la strategia che la tattica.

Le differenze vanno piuttosto ricercate nel fatto che Mahan e Corbett si rivolgono prima di tutto agli ufficiali di Marina, Callwell a quelli dell'Esercito, Bonamico sia a quelli dell'Esercito sia a quelli di Marina. Ma anche in questo caso, Bonamico si spinge più avanti di tutti: perché è l'unico a intuire un'esigenza fondamentale solo in parte oggi soddisfatta, quella cioè di prevedere la frequenza di scuole comuni, con programmi comuni, da parte degli ufficiali di ambedue le Forze Armate. La presenza di ufficiali di Marina tra i frequentatori dalla Scuola di Guerra dell'Esercito nei suoi primi anni di vita, è rimasta senza seguito...

IMPORTANZA DEI FATTORI GEOPOLITICI E GEOSTRATEGICI. È così evidente in Bonamico e Mahan – le cui pagine, ripetiamo ancora, sono spesso vere e proprie lezioni di geopolitica e geostrategia – da dispensarci da ulteriori commenti. Ma anche l'analisi e le conclusioni di Callwell e Corbett perderebbero molto del loro significato, se si volesse prescindere dalla particolare fisionomia geopolitica – tipicamente insulare – dell'Inghilterra e dagli imperativi geostrategici che da sempre ne derivano, a cominciare dalla difesa del territorio nazionale da invasioni dal mare, dal vitale controllo delle comunicazioni marittime, dalla tradizionale geostrategia – le cui linee di fondo non sono messe in discussione da nessuno dei due – che ha sempre consentito alla Gran Bretagna di aver ragione, presto o tardi, delle grandi potenze continentali.

Rammentiamo, in proposito, l'importanza attribuita da Corbett alle posizioni navali, con tale termine intendendo «primo, le basi navali e, secondo, i terminali delle grandi linee di comunicazione ovvero delle rotte commerciali e le aree focali nelle quali tendono a convergere, 12. E - come Bonamico e Mahan - lo scrittore inglese ammette che la superiorità di uno dei due contendenti «non dipenderà interamente dall'effettiva forza relativa, sia fisica sia morale, ma sarà influenzata dalle interrelazioni delle posizioni navali e dai vantaggi relativi alla loro ubicazione rispetto all'obiettivo della guerra o della campagna»¹³. Accennando, infine, alle guerre del sec. XVII tra l'Inghilterra e Olanda, Corbett nota che la decisione degli olandesi di gettare nella «guerra di squadra» contro la Royal Navy tutto il naviglio disponibile a detrimento del commercio, era dovuta non tanto all'applicazione della teoria strategica della guerra offensiva e di squadra, ma alla constatazione che, «date le condizioni geografiche relative [Nostra sottolineatura - N.d.c.], tutti i tentativi di salvaguardare il traffico commerciale erano inutili senza il dominio delle acque di casa nel Mare del Nord...»11. Evidentemente, se le condizioni geografiche e i rapporti di forze fossero stati diversi, anche la strategia avrebbe potuto cambiare...

¹² J. Corbett, Op. cit., p. 98.

¹³ Ibidem.

¹⁴ ivi. p. 118.

RAPPORTO MARE/TERRA O MARINA/ESERCITO. Non cercato e non voluto, perché non ritenuto indispensabile o prioritario, dalle strategie «navaliste» in auge ovunque almeno fino alla seconda guerra mondiale, anche al di là di norme scritte o criteri dottrinali e dell'opera di Mahan. Si basava sostanzialmente sulla constatazione - di matrice tradizionale inglese, prima ancora che nelsoniana e mahaniana - che l'unica cosa della quale doveva preoccuparsi un ammiraglio era di distruggere la flotta nemica: il resto veniva dopo, perché una volta conquistato il dominio del mare tutto diventava possibile per il vincitore.

Questa strategia era favorita, come si è visto, da tre circostanze specifiche, sempre meno generalizzabili: la posizione insulare della Gran Bretagna, la grande superiorità della sua flotta, la grande autonomia – e quindi indipendenza da operazioni terrestri e costiere - conferita dalla vela. Per contro si tratta di una strategia sempre più condizionata sia dall'introduzione della propulsione a vapore (che causa una forte riduzione - specie nella seconda metà del secolo XIX - dell'autonomia) sia dall'introduzione delle armi insidiose (mina, siluro, sommergibile). Inoltre essa è diventata sempre meno esclusivamente inglese, dato il progresso industriale ed economico impetuoso di nuove potenze come la Germania e gli Stati Uniti; al tempo stesso, si dimostra non adatta e troppo ambiziosa per le Marine intermedie e mediterranee come sempre è stata quella italiana, che pertanto hanno sempre dovuto assumere fino al 1940 - come dato di base reale l'inferiorità rispetto alle Marine delle grandi potenze, confinando nel novero delle ambizioni costantemente insoddisfatte la parità navale con le Marine dominanti nel Mediterraneo (la cui superiorità corrispondeva, del resto, a una marcata superiorità economica e industriale rispetto a un paese agricolo e povero come l'Italia).

Bonamico, in Italia, è stato il primo – anche rispetto alla *Jeune École* – ad assumere realisticamente come dato di fatto immutabile l'inferiorità della flotta italiana rispetto a quella del più probabile nemico e a suggerire, di conseguenza, una sorta di inversione di tendenza rispetto a quella che chiama «teologia navale», studiando una difesa del territorio nazionale con forze navali che coordinano la loro azione con quella dell'Esercito e con un unico centro direttivo strategico, sia per le operazioni di terra sia per quelle di mare. Callwell e Corbett molto più tardi seguono la stessa via sia pure nell'ottica inglese, nella quale è ugualmente importante non solo difendere il territorio nazionale - unica preoccupazione del Bonamico, che tuttavia pone già ardui problemi - ma anche essere in grado di salvaguardare le comunicazioni marittime e di effettuare «proiezioni di potenza» del mare verso la terra, ovunque sia necessario.

Bonamico chiede alle forze navali il minimo, cioè di essere in grado almeno di contrastare «proiezioni di potenza» altrui: Callwell e Corbett chiedono il massimo, chiedono

cioè alla Royal Navy di effettuare tutta la possibile gamma di attività di una Marina. Inutile dire che, se chiedono il massimo, lo fanno perché appartengono a una Nazione dove, da sempre, è cosa naturale e automatica guardare alla Marina come

all'atout decisivo. Così non avviene certo né in Italia, né negli Stati Uniti né in qualunque altra Nazione, a cominciare dalla Francia.

E Mahan? rispetto ai due estremi - a chi chiede alla Marina il minimo, e a chi chiede il massimo – a ben guardare lo scrittore americano occupa una posizione moderata e intermedia. Da Bonamico e Manfroni fino ai nostri giorni, si ritiene che il principale limite delle sue teorie sia l'assenza di un esame del rapporto mare/terra, dei rapporti Marina/Esercito, delle «proiezioni di potenza» dal mare verso la terra ecc.. Argomento da noi già toccato: basta solo dire che accusare Mahan di questo, equivale ad accusarlo di essere americano e ufficiale della U.S. Navy dei suoi tempi.

Gli Stati Uniti di fine secolo XIX non erano certo una grande potenza coloniale e mondiale come l'Inghilterra, né – come l'Inghilterra – erano un'isola a ridosso di un continente, dove accanto a ragguardevoli Marine facevano sentire il loro peso i più grandi e potenti eserciti del mondo; tutti fatti che potevano tranquillamente essere ignorati, allora, dalla politica di sicurezza americana, ma non da quella inglese.

Sia ben chiaro: al di là della preferenza per la guerra di squadra e per le grandi navi, per gli Stati Uniti del momento Mahan non sostiene affatto la necessità di conquistare il dominio dei mari, soppiantando il ruolo secolare di superpotenza e di emblema del potere marittimo dell'Inghilterra. Se si tiene conto di altre due sue opere, le Lezioni della guerra ispano-americana (1899 - tradotte in italiano nel 1900)¹⁵ e l'Interesse degli Stati Uniti per il dominio del mare (1897 – tradotto in italiano nel 1904 e ristampato nel 1996), 16 si può constatare che le tesi dello scrittore americano sul ruolo della U.S. Navy a fine secolo XIX non hanno come obiettivo di superare o uguagliare le Marine delle maggiori potenze europee, ma intendono dimostrare la necessità di disporre di una flotta che sia in grado almeno di sostenere il confronto con la sola parte di forze che queste ultime potrebbero effettivamente impiegare per contrastare gli interessi degli Stati Uniti, dopo aver fatto fronte ai molteplici impegni derivanti dalla situazione europea e da esigenze di sicurezza delle colonie: questi impegni, sempre secondo Mahan, sottrarrebbero un'aliquota consistente di naviglio a quanto potrebbe essere inviato contro gli Stati Uniti, la cui Marina mirerebbe a ottenere solo una superiorità locale. Mahan ha ben presente che la teoria deve sempre essere adattabile alla realtà, non viceversa; si guarda, perciò, da esaltazioni retoriche e fine a sé stesse del potere marittimo e del dominio del mare e dall'indicare per la U.S. Navy obiettivi messianici e irrealistici, non ancorati alla situazione del momento. Sempre sulla base di concreti dati di fatto, rifugge anche dall'esclusivismo marittimo, che tende a sminuire eccessivamente il ruolo delle forze terrestri.

Sul rapporto Marina/Esercito – guardato, come sempre, nell'ottica americana – si possono distinguere due momenti. Nell'*Influenza del potere marittimo sulla storia* del 1890 dissente dal modello francese di guerra navale, portato a risparmiare il naviglio ed evitare scontri decisivi in vista del vero fine ultimo della guerra, con pesanti effetti morali sullo spirito combattivo dei comandanti e degli equipaggi:

la correttezza di questa conclusione dipende da ciò che si considera sia il vero fine della guerra navale. Se fosse solo quello di assicurarsi una o più posizioni sulla terra, la Marina sarebbe una semplice branca dell'Esercito per una particolare occasione e dovrebbe, per conseguenza, subordinargli le proprie azioni. Ma se il vero fine è di prevalere sulla Marina nemica e così controllare i mari, allora i veri obiettivi che devono essere attaccati in tutte le occasioni sono le navi e le flotte nemiche.¹⁷

¹⁷ A.T. Mahan, L'influenza ... (Cit.), p. 307.

¹⁵ Spezia, Zappa 1900.

¹⁶ Torino, Casanova 1904. Ristampa 1996 a cura di F. Botti, con il nuovo titolo *L'importanza del potere marittimo per gli interessi degli Stati Uniti* (Roma, Ed. Forum di Relazioni Internazionali).

Condensato dottrinale del «navalismo», e della guerra navale indipendente, che esclude ogni equilibrata collaborazione interforze e colloca Mahan sul versante esattamente opposto a quello di Bonamico e Corbett, presupponendo la necessità assoluta di disporre di forze navali a un livello almeno pari a quello dell'avversario. Ma alcuni anni dopo, alla luce dell'esperienza della guerra ispano-americana del 1898, afferma invece che, sul piano generale, Esercito e Marina «hanno reciprocamente bisogno uno dell'altro e importanti doveri bilaterali». Perciò, se occorre soprattutto una Marina efficiente, occorre anche «un Esercito adeguato e mobile in sommo grado». Ma ciò che è più necessario, è che «queste due forze siano fra loro in efficace relazione, fondata sulla chiara e diligente conoscenza delle loro rispettive funzioni. Ciascuno di questi due elementi tende naturalmente a esagerare la propria importanza rispetto al fine comune; ma a questo inconveniente si può trovare rimedio quando il popolo, che è in fin dei conti l'arbitro della politica nazionale, riesce a comprendere chiaramente le questioni militari». 18

Gli Stati Uniti avevano, fin dalla loro nascita, un esercito volontario, integrato solo in caso di guerra da milizie piuttosto indisciplinate fornite dai vari Stati, che hanno dato parecchi grattacapi al generale Washington nella guerra d'indipendenza contro l'Inghilterra 1775-1783. Ma ancora una volta dimostrando di avere chiara e realistica coscienza delle peculiarità nazionali, Mahan non si dimostra affatto contrario ai grandi e pur costosi eserciti permanenti di leva dell'Europa continentale, che ritiene utili per diffondere nei popoli un sano spirito militare, e soprattutto, per formare una efficace barriera contro la barbarie orientale, individuando fin da allora l'elemento di separazione nel Pacifico, mentre l'Atlantico nella sua visione è solo un cordone ombelicale destinato a unire civiltà affini.

GUERRA MARITTIMA, STRATEGIA E POTERE MARITTIMO

Tutti gli elementi di diverso segno finora esaminati confluiscono necessariamente nell'approccio di ciascun autore ai due elementi centrali: la strategia e il potere marittimo, determinando le relative differenze. Bonamico e Mahan si occupano anche dello studio teorico del potere marittimo, cosa che non fanno i due autori inglesi. Di più: l'analisi teorica che Bonamico per quanto riguarda la geopolitica e la geostrategia, la geografia militare marittima, la strategia vera e propria, le nuove armi, le costruzioni navali, la situazione europea e mondiale di fine secolo, è assai più completa, organica e originale di quella di tutti gli altri scrittori, ivi compreso Corbett.

Il lavoro di quest'ultimo, che pure – come già abbiamo detto – provoca una rottura nella tradizionale strategia britannica mettendo in discussione antichi aforismi e postulati, è, in fondo, assai meno innovativo e assai meno arduo di quello di Bonamico. Ha sullo sfondo un grande paese prospero con istituzioni ben salde e una Marina dominante, cioè l'esatto contrario del Nostro; e non fa che innestare sul corpo della

¹⁸ A.T. Mahan, Lezioni della guerra... (Cit.), pp. 10-11.

¹⁹ A.T. Mahan, L'interesse degli Stati Uniti... (Cit.), Capitoli III e VII.

tradizionale strategia britannica (che non ha nemmeno bisogno di essere codificata o inserita nella politica, tanto è ormai collaudata e assimilata) le teorie «spiritualiste» clausewitziane.

Della mancanza di uno specifico interesse per le questioni teoriche e per le componenti del potere marittimo da parte sia di Callwell che di Corbett abbiamo già detto, così come della loro distanza da Mahan, il più jominiano dei quattro scrittori. In proposito, il clausewitziano Corbett cita distrattamente un paio di volte – e su questioni non determinanti – Mahan, rispetto al quale la sua visione strategica è totalmente diversa, fino a poter legittimamente essere presentato come «l'anti-Mahan». Meno jominiano di Mahan, Bonamico di Jomini condivide la fede nei principî e l'amore per le analisi complesse e articolate, del quale sono esempio i suoi studi sul potere marittimo e sulle guerre del passato e del presente. Il ruolo da lui dato al genio, alla fortuna e all'invenzione, le considerazioni sulla battaglia di Lissa, le analisi sul potere marittimo e sulle guerre più recenti che non trascurano certo l'influenza di fattori morali e spirituali e della *leadership*, lo avvicinano comunque a Clausewitz.

Quest'ultimo è da lui abbastanza frequentemente citato, mentre Callwell non lo fa mai e Mahan, secondo il Crowl, lo conosce solo nel 1910, cioè al tramonto della sua vita²⁰ (morirà nel 1914).

La definizione e i contenuti della strategia, l'atteggiamento nei riguardi delle comunicazioni marittime e della battaglia navale, l'influsso della propulsione a vapore e delle nuove invenzioni in genere sono altrettanti punti focali dai quali emergono le principali differenze. Come già visto (Tomo I, Parte I) Bonamico nel 1881 - cioè nove anni prima di Mahan - fornisce una definizione di strategia, nella quale trova risalto la correlazione tra operazioni terrestri e marittime e si ammette la possibilità che gli obiettivi siano navali o costieri, offensivi e difensivi. Riconosce che la strategia è diventata «una scienza», come tale basata su principî: ma contesta – in polemica diretta con Mahan - che essa riguardi anche la preparazione. Bonamico parla di «scienza», di principî ecc. e lega la nascita della teoria strategica all'introduzione del vapore, che ha reso finalmente possibile alle forze navali di compiere movimenti esatti e predeterminabili come quelli degli eserciti; per questo l'abbiamo definito la sua come una strategia jominiana. A maggior ragione ciò deve essere fatto, visto che egli – con un sostanziale omaggio al determinismo e dogmatismo dei dottrinari – prevede che la guerra del futuro, sempre in relazione all'introduzione del vapore, sarà eminentemente costiera, con l'armata navale che, oltre a combinare sempre più strettamente le sue operazioni con quelle dell'esercito, dimostrerà rispetto a quest'ultimo «la maggiore perfettibilità strategica».

Insomma: al dogma – da lui giustamente combattuto – della guerra di squadra, Bonamico in virtù di un'innovazione tecnologica sostituisce il dogma della guerra costiera, nella quale, ieri come oggi, non si può certo esaurire la lotta sul mare. Tuttavia la sua definizione di strategia contiene anche elementi clausewitziani: come quella di Clausewitz è riferita all'azione; come quella di Clausewitz consiste nel creare sostanzialmente le migliori condizioni per il contatto con il nemico; come quella di

²⁰ P.A. Crowl, *A.T. Maban: lo storico navale*, (in AAVV, *Guerra e strategia nell'età contemporanea* - a cura di P. Paret, Genova, Marietti 1992, p. 169).

Clausewitz è puramente militare prevede una pluralità di obiettivi e di atteggiamenti, offensivi e difensivi.

L'unico suo vero e grave limite, anche rispetto alle concezioni di Corbett, è che non vi compare il legame tra obiettivo militare e scopo politico della guerra; in ogni caso, si tratta di una definizione molto più clausewitziana – e molto meno jominiana – di quella di Mahan, che (Cfr. Tomo I, Parte III) oltre a darne una definizione non originale come quella di Bonamico ma mutuata da un ignoto autore francese, la riduce a una questione di occupazione di posizioni specie in tempo di pace, e nei suoi scritti non fa che elevare un inno – tutto sommato assai poco originale perché anch'esso jominiano e insieme nelsoniano – alla guerra di squadra, all'offensiva e al principio della massa di importanza capitale in Jomini.

In relazione al suo scarsissimo interesse per la teoria in sé e al suo più volte sottolineato empirismo, Callwell non dà una definizione precisa di strategia: ma quanto si è detto delle sue teorie basta almeno a stabilire ciò che per lui *non* è la strategia navale. Non è rivolta esclusivamente alla flotta nemica, ma considera sempre il quadro interforze; non si prefigge sempre e in ogni caso di conquistare il dominio del mare (anche se quest'ultimo, una volta ottenuto, consente grandi vantaggi); non si prefigge sempre l'offensiva; non è sempre in grado, anche se consente di raggiungere gli obiettivi, di ottenere risultati decisivi anche per l'esito della stessa guerra navale, visto che quest'ultimi possono essere ottenuti anche con l'azione di forze terrestri a favore della Marina.

La definizione di Corbett, che distingue – unico dei quattro – tra *strategia marittima* e *strategia navale*, sotto taluni aspetti è assai stimolante e attuale, ma sotto altri appare assai generica. Per rendersi conto di questo, non basta considerare semplicemente le definizioni, ma occorre anche analizzare in quale contesto sono da lui formulate. Egli infatti afferma:

per strategia marittima intendiamo i principî che governano una guerra nella quale il mare rappresenta un fattore sostanziale. La strategia navale è quella parte della strategia marittima che determina i movimenti della flotta quando la strategia marittima stessa ha determinato quale parte la flotta debba giocare in relazione alle azioni delle forze terrestri; poiché è appena il caso di dire che è quasi impossibile che una guerra possa essere decisa solamente con azioni navali. Senza aiuti la pressione navale può agire solo come processo di logoramento. Pertanto i suoi effetti sono sempre, di necessità, lenti, e disturbano sia la nostra comunità commerciale sia i neutrali. La tendenza è quindi sempre quella di accettare termini di pace che sono ben lontani dall'essere conclusivi. Per una decisione stabile si richiede una forma di pressione più rapida e drastica. Poiché l'uomo vive sulla terra e non sul mare, i grandi scontri fra nazioni in guerra sono sempre stati decisi - eccetto rarissimi casi - da ciò che l'Esercito può fare contro l'esercito nemico e la vita della nazione nemica, oppure dal timore di ciò che la flotta può consentire all'esercito di fare. Quindi la preoccupazione principale della strategia marittima è quella di determinare le reciproche relazioni che in un piano di guerra ben strutturato, devono instaurarsi tra l'Esercito e la Marina. Quando ciò sia stato fatto, e non prima, la strategia navale può iniziare a studiare il modo col quale la flotta può assolvere la funzione assegnatale.21

²¹ J. Corbett, Op. cit., pp. 23-24.

Per Corbett, dunque, la strategia *marittima* di uno Stato non riguarda solo la guerra sul mare: con tale termine egli indica una strategia interforze, nazionale e unitaria, nella quale però la connotazione marittima sia prevalente. Essa è dunque tipica delle nazioni «insulari» dal punto di vista geopolitico, come l'Inghilterra o gli Stati Uniti; al contrario, non potrà mai essere la strategia di una nazione con prevalente fisionomia geopolitica continentale (come la Germania, la Russia e anche la Francia di ieri e di oggi). È anche una strategia marittima che non trascura certo il ruolo delle forze terrestri, visto che secondo lo stesso Corbett, solo lo scontro terrestre ha carattere decisivo e conclusivo, quindi può risolvere rapidamente la guerra, sia pure grazie al preventivo apporto delle forze navali.

Rispetto a Bonamico, troviamo in queste parole analoga preoccupazione per l'impiego armonico delle forze terrestri e navali. Per ambedue la strategia – sia essa marittima che navale – riguarda l'azione più che la preparazione, e molto opportunamente il nostro autore precisa (Tomo I, Parte III, cap. VI – dinamica esterna del potere marittimo) che «la strategia si collega direttamente alla dinamica del potere marittimo», indica cioè il modo di tradurlo in atto, di realizzarlo per mezzo dell'azione. E aggiunge che l'occupazione militare del territorio nemico «è la modalità più efficiente, più risolutiva della guerra marittima, poiché tende all'immediato conseguimento delle obiettività espansive, che sono sempre territoriali» ed è «la modalità più risolutiva della dinamica, perché consente la massima e più duratura eliminazione del nemico».

Se nessuno dei due sottovaluta l'importanza delle forze terrestri, Bonamico assai meglio del Corbett – per non dire del Mahan – sottolinea più volte quanto l'azione conclusiva delle forze terrestri dipenda dall'esito della guerra sul mare: «l'occupazione territoriale implica quasi sempre un sufficiente dominio, se non il dominio assoluto del mare, una sufficiente capacità espansiva e un'adeguata forza militare per il conseguimento e la preservazione della obiettività territoriale». Presupposto del successo in campo terrestre è dunque, almeno «un sufficiente dominio del mare». Non basta:

10° il dominio del mare è condizione tanto più indispensabile quanto più numerose sono le forze territoriali necessarie alla impresa e quanto più la loro esistenza dipende dalle comunicazioni marittime;

11° il dominio marittimo che deriva dal blocco della flotta nemica non è mai sufficiente garanzia alle grandi invasioni finché la flotta bloccata conserva qualche attitudine militare e morale al forzamento del blocco.

Comunque, nessuno dei quattro autori esaminati – neppure Mahan – indica sempre e in ogni caso il dominio del mare come obiettivo della strategia di una Marina: ma Corbett è il più flessibile e «relativista» di tutti, affermando che «la situazione più comune in una guerra navale è quella in cui nessuna delle due parti ha il comando del mare; la condizione normale non è un mare *dominato*, bensì un mare *non dominato*». Di conseguenza, è un errore credere che «se un belligerante perde il dominio del mare, questo passi immediatamente all'altro belligerante», quindi il dominio del mare è normalmente disputato, mentre «quando il dominio del mare è raggiunto o perso, finisce la pura strategia navale».²²

²² ivi, p. 85.

Ciò significa che tra la conquista definitiva del dominio del mare e la sua perdita, esiste una gamma intermedia di situazioni di contrasto e di incertezza nella quale la strategia navale di ambedue i contendenti ha modo di esplicarsi, con obiettivi di volta in volta suggeriti dalla situazione e con forme di guerra marittima che possono essere – con pari dignità – sia strategicamente offensive che difensive. Al riguardo, Corbett ricorda anche che il coordinamento strategico tra Esercito e flotta – e relative priorità – ammette soluzioni molto diverse, perché può avvenire sia che l'Esercito debba anzitutto cooperare alla buona riuscita dell'azione navale, sia il contrario. Infatti «non è più sufficiente affermare che l'obiettivo primario dell'esercito è quello di distruggere l'esercito nemico o che quello della flotta è distruggere la flotta nemica. Le delicate azioni reciproche dei fattori terrestri e marittimi conducono a condizioni troppo complicate per soluzioni così nette».²³

Su questi sani e realistici concetti, estranei sia al «navalismo» sia al «continentalismo» più intransigenti e teologici, vi è sostanziale convergenza tra Corbett, Callwell e Bonamico, anche se quest'ultimo nel caso specifico della difesa dell'Italia assegna la missione principale (contrasto della minaccia nemica più probabile a Sud) alla Marina. Più rigido invece Mahan, fermo alla prospettiva preferenziale della guerra offensiva e indipendente di squadra. Si deve però notare che questa pregevole impostazione, oggi assai attuale, non traspare affatto dalle definizioni di strategia fornite da Corbett, del tutto generiche e tautologiche se si va al di là della chiara delimitazione dei rispettivi campi d'azione.

L'affermazione di Corbett che la strategia marittima determina i principî di una guerra, oltre ad avvicinare impropriamente a Jomini un'impostazione che è invece nettamente antijominiana, non è sufficiente, così come non è sufficiente dire che essa definisce le relazioni tra Esercito e Marina. Ma in che modo? In vista di quali scopi e obiettivi? Così come, non è sufficiente dire che la strategia navale si occupa dei movimenti delle flotte (che altro potrebbe fare?), o studia il modo con il quale si deve assolvere la funzione specifica assegnatale dalla strategia marittima. Molto più approfondito di quelli di Corbett e dello stesso Mahan, quindi, lo studio che in materia di contenuti della strategia navale fa Bonamico, la cui definizione meglio di tutte rende tali contenuti. Si deve solo osservare che il Nostro ha torto quando – diversamente da tutti gli altri e in particolare da Mahan – intende accreditare con troppa insistenza una radicale dicotomia tra aspetti strategici del periodo velico e del periodo elico o del vapore, dicotomia che gli avvenimenti di fine secolo XIX – inizio secolo XX dimostrano quanto meno esagerata, se non inesistente.

Dal diverso concetto di strategia derivano sia il diverso modo di considerare la difensiva strategica, sia il ruolo della battaglia decisiva e il modo di concepire le comunicazioni marittime e la guerra al commercio. Meglio di tutti Corbett individua e quasi esalta i vantaggi della difensiva strategica, scrivendo a chiare note che , in linea generale, è perfettamente naturale e logico che la potenza più forte sul mare [come storicamente è sempre stata l'Inghilterra - N.d.c.] ricerchi soprattutto una soluzione rapida, mentre la potenza più debole cerca invece di evitare o posporre una decisio-

²⁵ ivi, p. 24.

ne, nella speranza di avere poi qualche buona occasione per far pendere la bilancia a suo favore:

questa fu la linea di condotta che la Francia adottò frequente mente nelle sue guerre contro di noi, talvolta giustificatamente, ma talvolta in modo così eccessivo da demoralizzare seriamente la sua flotta. La sua esperienza ha portato alla frettolosa deduzione che, anche per la Potenza più debole, la difensiva in mare è puro peccato. Una tale conclusione [tipica anche in Italia dei «navalisti» - N.d.c] è estranea ai principi fondamentali della guerra. È ozioso escludere l'adozione di un atteggiamento d'attesa perché in sé stesso non può portare al successo finale o perché, se usato in eccesso, conduce alla demoralizzazione o alla perdita della volontà di attaccare. L'errore sembra essere nato dall'insistenza sugli svantaggi della difesa da parte di autori che cercavano di persuadere il loro paese a preparare, in tempo di pace, forze navali sufficienti da giustificare l'offensiva fin dall'inizio.²⁴

Corbett dimostra i vantaggi della difensiva strategica anche nella tutela dell'integrità del territorio inglese contro "proiezioni di potenza" dal mare. In proposito vi è totale divergenza delle sue idee da quelle di Mahan, e altrettanto totale convergenza con quelle espresse da Bonamico, che alcuni decenni prima applica concetti identici al caso concreto della difesa marittima dell'Italia contro la minaccia alla integrità del territorio nazionale rappresentata dalla superiore flotta francese.

Va solo osservato che Corbett individua nel conflitto russo-giapponese 1904 - 1905 un esempio di fruttuosa difensiva strategica da parte della flotta giapponese, che attende nelle acque di casa la flotta russa del Baltico per poi distruggerla a Tsushima nel 1905; Bonamico invece (vds. Tomo II, Parte IV) ritiene, a ragione, che almeno fino all'arrivo della flotta russa del Baltico la strategia giapponese (navale e complessiva) avrebbe dovuto essere – ed è stata – offensiva.

Oltre a non occuparsi di difensiva strategica, Callwell non si occupa nemmeno di un altro argomento – chiave della guerra navale, il ruolo e i riflessi della battaglia decisiva, così esaltati da Mahan. L'importanza data da ambedue alla difensiva strategica, invece, accomuna Bonamico e Corbett nello scetticismo verso questa forma di guerra. Realisticamente Corbett si chiede che cosa avviene, e quali altre forme operative vanno ricercate, nel caso – tutt'altro che infrequente – che il nemico rifiuti la battaglia. Bonamico ferma la sua attenzione sulla non convenienza, per una flotta inferiore, di affrontare lo scontro con la flotta avversaria, anche a costo – nel caso dell'Italia – di esporre al bombardamento navale le nostre numerose e popolose città costiere: ciò che più importa, è difendere l'integrità del territorio nazionale.

Di conseguenza (Tomo I, Parte III cap. VI) Bonamico considera più redditizie sia l'occupazione del territorio nemico sia l'azione tendente a provocare la paralisi della flotta nemica. Infatti «il sistema della paralizzazione annienta e sfibra moralmente e militarmente una marineria forse più dell'annientamento in battaglia. Una marineria colpita d'impotenza morale difficilmente si ritempra; quella vinta, per il solo fatto che ha combattuto, conserva le energie vitali del suo risorgimento». L'annientamento della flotta nemica in battaglia, invece, è un dogma che «rivela la scarsa risolutività e

⁴¹ ivi, pp. 98-99.

la grande indeterminazione di questo metodo della guerra marittima»; diversamente da quanto avviene nella guerra terrestre tale metodo non porta automaticamente a risultati risolutivi. Questo perché le vittorie navali «raramente assicurarono un duraturo dominio» e pur essendo indispensabili per creare il dominio, «non bastano a garantirlo lungamente senza l'occupazione territoriale e senza una perseveranza nei sacrifici che assicurano la preponderanza navale».

Corbett dal canto suo osserva che anche se la Marina britannica ha «divinizzato (sic) l'idea della battaglia», la guerra navale non inizia né finisce con la distruzione della flotta da battaglia nemica, perché vi è anche un problema di *esercizio* del dominio stesso. Sul mare la sconfitta della forza principale del nemico è meno facile, visto che il nemico se inferiore si può rifugiare in un porto; comunque è assai più difficile, specie nell'età del vapore, trovare la flotta nemica. Per assicurarsi il dominio del mare, si può ricorrere anche al blocco; quando invece non esistono forze sufficienti né per la battaglia né per il blocco, si ricorre alla difesa attiva, da esercitare con una corretta applicazione del principio della *fleet in being*.²⁵

Fin qui si riscontra una netta divergenza da Mahan, ma non da Bonamico. Le cose cambiano quando – pur mantenendosi assai lontano, come Bonamico, dai classico concetto di massa di Mahan – Corbett afferma:

oltre e prima del compito di vincere le battaglie, le flotte hanno quello di proteggere il commercio [...]. È inutile che i puristi ci dicano che la distrazione di forze per la protezione del commercio non dovrebbe allontanarci dal nostro scopo principale; abbiamo a che fare con gli spietati casi della guerra e la esperienza ci dice che anche solo per ragioni economiche, a parte la pressione della pubblica opinione, nessuno è mai riuscito a trascurare completamente questa distrazione di forze [...] Né è più utile dichiarare che l'unico modo corretto per proteggere il commercio è quello di distruggere la flotta nemica. Come enunciazione di un principio è una verità così palese che nessuno la mette in discussione; come regola di strategia pratica non lo è, perché si riafferma qui di nuovo la nostra prima distrazione di forze. Che cosa fare se il nemico rifiuta di farsi distruggere la flotta? non si possono lasciare i propri traffici alla mercé di *raids* di squadre o di incrociatori mentre si aspetta quell'opportunità, e più si concentrano le forze e gli sforzi per assicurarsi la decisione desiderata, più si espongono i propri traffici ad attacchi sporadici...²⁶

Qui Corbett porta il discorso intorno a un argomento sul quale è più forte la sua divergenza sia da Bonamico che da Mahan: quello dell'importanza del commercio marittimo e della sua protezione diretta, il che equivale a dire l'importanza delle comunicazioni marittime e la necessità di tutelarle o attaccarle, anche a prescindere dalla prospettiva dello scontro decisivo.

Bonamico pensa a evitare la battaglia con la flotta francese, ricorrendo *a raids* di navi da crociera costruite *ad hoc* contro i convogli di sbarco nemici: ma abbiamo già rilevato che il suo più serio limite è la mancata considerazione dell'importanza anche per l'Italia della difesa delle comunicazioni marittime, che invece non sfugge ad altri autori italiani coevi. Si deve solo dire che, per l'inglese Corbett, è facile e inevitabile

²⁵ ivi, pp. 141-145.

²⁶ ivi, p. 145.

prendere coscienza del fatto arcinoto che le comunicazioni marittime sono – da secoli – questione di vita o di morte per il suo Paese, mentre anche per Mahan la guerra marittima si risolve nell'attacco o difesa del commercio: l'unica e sostanziale differenza è quella che per l'americano il solo modo per proteggere il commercio eliminando quello avversario è la distruzione della flotta nemica, cosa negata da Corbett.

In linea generale, comunque, Bonamico almeno nel *Problema marittimo dell'Italia* riconosce, sia pur tra diverse contraddizioni, che «le nuove condizioni delle marinerie moderne e la importanza vitale che il commercio va assumendo presso talune Nazioni, lasciano credere che la guerra commerciale possa divenire risolutiva e quindi elevata a dignità di guerra»; manca tuttavia nei suoi scritti quell'attento studio delle comunicazioni marittime e del modo di attaccarle e difenderle, che invece

caratterizza – et pour cause – gli scritti dei tre autori anglosassoni.

Per Corbett il mare non si *conquista* e non ammette frontiere: di conseguenza l'oggetto della guerra marittima è solamente il *controllo* delle comunicazioni e non, come per la guerra terrestre, la *conquista* del territorio nemico. Vi è notevole differenza tra le comunicazioni marittime e quelle terrestri: le prime sono la vita della nazione, le seconde servono solo all'alimentazione tattica e logistica degli eserciti o alla loro ritirata o avanzata. In campo terrestre normalmente un attacco alle comunicazioni del nemico scopre le nostre; in mare invece poiché le comunicazioni sono comuni, non si può attaccare quelle nemiche senza difendere le nostre. In campo marittimo, interrompere le comunicazioni del nemico significa soprattutto distruggere il potere di resistenza dell'intera Nazione contrapposta. Ormai le guerre non sono decise solamente dalla forza militare, ma anche dalla forza economica: «vince chi ha la borsa ben fornita». Per questo l'attacco alle comunicazioni marittime per Corbett deve e può cominciare subito e a prescindere dallo scontro con il nucleo principale delle forze nemiche, mentre nella guerra terrestre la pressione economica sull'avversario è possibile solo *dopo* aver ottenuto vittorie decisive sul suo esercito.

L'altro inglese Callwell ha del ruolo delle comunicazioni marittime una visione più limitata, più augustamente «militare» e operativa di quella di Corbett. Come sempre, ciò che gli preme di più è stabilire di quale utilità può essere il loro libero uso per le operazioni terrestri. E mette anche in evidenza, come si è visto, che le comunicazioni marittime hanno maggior rendimento di quelle degli eserciti, oltre a non richiedere – come quelle terrestri – notevoli aliquote di forze per la loro protezione. A sua volta Mahan ritiene che l'introduzione del vapore ha reso meno autonome le forze navali, perché richiede frequenti rifornimenti di carbone. In tal modo esse sono diventate dipendenti dalle basi e dalle linee di comunicazione, anche se per un esercito le linee di comunicazione rimangono più importanti che per una Marina (la quale è meno legata a percorsi obbligati, potendo ormai - con il vapore - percorrere il mare in ogni direzione). Tuttavia – al contrario di quanto pensa Callwell – per Mahan le comunicazioni marittime possono essere più facilmente disturbate e interrotte di quelle terrestri, né possono essere completamente protette contro incrociatori corsari. Rispetto alla minaccia di partigiani alle comunicazioni terrestri, ben altra cosa è la minaccia «di una flotta potente, in un porto ben difeso, vicino alle nostre comunicazioni».

Come Bonamico nei suoi primi articoli intorno al 1880, anche Corbett è favorevole all'attacco al commercio e alle proprietà private del nemico in mare, anche se ritiene – a ragione – del tutto superata la guerra di corsa esercitata da privati. Egli è l'unico dei quattro autori a dedicare un notevole spazio all'attacco e difesa del traffico (siamo nel 1911), cioè a un problema strategico centrale nelle due grandi guerre del XX secolo.²⁷ Inoltre considera i riflessi dell'introduzione dei nuovi mezzi (vapore; telegrafia senza fili) su queste attività spesso lasciate ai margini della ricerca strategica, calamitata dalla guerra di squadra. Questi mezzi riducono, a suo parere, l'autonomia delle navi corsare e insieme aumentano la probabilità di scoprire in tempo i movimenti; d'altra parte le navi mercantili sono meno obbligate a seguire determinate rotte, o ad avvicinarsi alla costa per fare il punto. Circostanze che, insieme con la riduzione del cabotaggio costiero inglese resa possibile dallo sviluppo delle comunicazioni terrestri, favoriscono la difesa del traffico; in ogni caso «esiste la probabilità che l'intero problema diventi più semplice e che il compito della protezione del commercio entri nell'ambito del processo strategico generale più di quanto lo sia mai stato prima».

Considerazioni lungimiranti, che non troviamo né in Bonamico né in altri autori del tempo, e che giova rammentare confrontandole con quanto è avvenuto nelle due guerre mondiali. In proposito Corbett non concorda con l'affermazione che, in relazione all'incremento dei volume di traffico e al parallelo aumento della sua importanza specie per l'Inghilterra, è necessario che la Royal Navy dedichi più attenzione e più forze del passato alla sua difesa. Non è vero – egli afferma – che la vulnerabilità del traffico marittimo è proporzionale al suo volume, e che quanto maggiore è la quantità di traffico, tanto maggiore è la quantità di forze da destinare alla sua difesa. Le rotte tendono a concentrarsi in pochi terminali e pochi punti focali; ciò che importa veramente è la percentuale di traffico che il nemico riesce a distruggere. Anche se la perdita di un certo numero di navi è inevitabile, i risultati complessivi che il nemico può ottenere dipendono dalla posizione e distribuzione delle sue basi e dalle forze navali delle quali può disporre, elementi che determinano anche la quantità di forze da destinare alla difesa. In conclusione, valgono due regole generali: «primo, che la vulnerabilità del traffico è inversamente proporzionale al suo volume e secondo, che facilità d'attacco significa facilità di difesa».

Un'altra forma di guerra di particolare interesse per l'Inghilterra, oggi tornata d'attualità, è la «guerra limitata» alla quale Corbett, diversamente da Bonamico e Mahan, dedica molta attenzione. Si tratta di un tipo di guerra che si può permettere solo una Nazione che, come l'Inghilterra, da sempre domina il mare e da sempre ha interessi, basi, possedimenti coloniali da difendere, conquistare o sfruttare economicamente e militarmente in ogni parte del mondo.

Prospettiva, ovviamente, non estranea a Callwell: ma estranea – oltre che a Bonamico – a Mahan. Il primo si pone essenzialmente il problema di una guerra bilaterale e non limitata con una grande potenza terrestre come la Francia, dove la posta unica rimane la difesa dell'integrità del territorio nazionale; il secondo è proiettato sulla costituzione di una grande flotta per proteggere il commercio nazionale, specie nell'area del Pacifico.

Il concetto di guerra limitata di Corbett non è affatto nuovo, anche se ha sullo sfondo l'esempio della recentissima guerra russo-giapponese, nella quale il Giappo-

²⁷ ivi, pp. 225-241.

²⁸ ivi, pp. 69-81.

ne ha raggiunto pienamente l'obiettivo non tanto di abbattere la Russia, ma di conquistare punti – chiave e territori che consolidano la sua posizione nell'area di interesse. Corbett come Callwell non fa che richiamare i vecchi principî della grande strategia inglese, antitetica a quella di masse di Napoleone e basata sia sull'uso della flotta «per riequilibrare lo svantaggio delle nostre forze terrestri», sia sul ricorso ad altri mezzi – anche indiretti – oltre che alle forze militari, per raggiungere gli scopi politici. Una strategia che di conseguenza non ha come obiettivo primario la distruzione della forza militare nemica, e che ha raggiunto il massimo successo nelle guerre contro Napoleone (il cui modello di guerra di masse totale, risolutiva e principalmente terrestre, basata sulla *debellatio* del nemico è rimasto, invece, di gran lunga prevalente nelle principali nazioni del Continente fino al 1940, a cominciare dalla Germania).

Su questo punto il clausewitziano Corbett, pur richiamandone taluni concetti sulle varie forme – anche limitate – che può assumere una guerra, una volta tanto critica apertamente il generale prussiano suo idolo, perché

il suo punto di vista puramente continentale gli impedisce di considerare che vi possano essere casi nei quali l'obiettivo è di carattere così limitato, che la forma inferiore di guerra può essere allo stesso tempo la più efficace e la più economica. In una guerra continentale, come abbiamo visto, questi casi occorrono raramente, ma acquistano importanza quando il fattore marittimo interviene in misura abbastanza consistente. La tendenza britannica di ricorrere alla forma inferiore o limitata di guerra è sempre stata tanto evidente quanto l'opposta tendenza sul continente. Attribuire questa tendenza, come è talvolta di moda, a un'innata mancanza di spirito combattivo, è sufficientemente contraddetto dai risultati che essa ha ottenuto. In effetti non vi è alcuna ragione di sminuirla invece di considerarla come un sagace istinto per il tipo di guerra che meglio si adatta alle condizioni della nostra esistenza [...]. La scelta fra le due forme in realtà dipende dalle circostanze del caso. Dobbiamo considerare se l'obiettivo politico sia effettivamente limitato, se, illimitato in astratto, possa essere ridotto a un obiettivo concreto limitato e, infine, se le condizioni strategiche sono tali da prestarsi con successo all'applicazione della forma limitata.29

Insieme con la necessità di costituire «un qualche tipo di Stato Maggiore Interforze» avente lo scopo di «ridurre le divergenze e raggiungere un minimo di efficienza», è questo uno degli aspetti di maggiore attualità che troviamo negli scritti di Corbett. Argomento, in fondo, tutt'altro che estraneo alla tradizione italiana: a parte le tesi precorritrici di Bonamico sulla necessità di un accordo strategico tra guerra marittima e terrestre, fin dalla prima metà del secolo XIX anche Cesare Balbo e Guglielmo Pepe auspicavano per l'Italia una forte Marina mercantile e militare e uno stretto coordinamento tra guerra marittima e terrestre. In tal modo, sarebbe stato possibile adottare – sul modello della guerra d'indipendenza spagnola 1808/1813 contro Napoleone – una strategia nazionale unitaria e modellata sulla conformazione geografica montuosa e allungata della penisola, respingendo il modello di guerra «continentale», «napo-

²⁹ ivi, pp. 73-74.

leonica», e «centro-europea» adatto, appunto, solo ai terreni piani e ai grossi eserciti dei grandi stati dell'Europa Centrale.³⁰

Nessuno poteva prevedere, allora, la fisionomia strategica oggi assunta dalle missioni out off area, di peace keeping o peace enforcing. Ciò non toglie che queste missioni possono assumere – così come nelle grandi linee indicava Corbett – forme molto diverse, tutte però basate sulla tendenza a limitare l'uso effettivo della forza militare preferendovi altri mezzi anche psicologici, sul coordinamento tra le varie componenti e, in genere, sul rifiuto di schemi e mezzi rigidi, tipici del «navalismo», come del «continentalismo» e delle teorie douhetiane del dominio assoluto dell'aria. Le rimanenti considerazioni dei quattro autori sul blocco, sul principio della fleet in being e sulle nuove armi e costruzioni navali hanno carattere e interesse prevalentemente storico; esse aiutano tuttavia a comprendere meglio i riflessi strategici dell'impiego del siluro, del sommergibile e dell'aereo, e in particolare, quanto è avvenuto nelle due guerre mondiali.

Il blocco della flotta da guerra nemica riscuote la maggiore attenzione; tutti ammettono però che il periodo d'oro di tale forma di guerra navale è stato il periodo velico. Dopo l'introduzione della propulsione a vapore, invece, esso è diventato dispendioso e logorante, a causa del grande consumo di carbone e della ridotta autonomia del naviglio. Solo Corbett dedica un certo spazio al blocco commerciale, ³¹ mettendo in evidenza che riguarda – come l'attacco e la difesa dei traffico – l'esercizio del dominio del mare; tuttavia esso è legato anche alla sua conquista, sia perché un blocco navale comporta automaticamente un blocco commerciale, sia perché può essere una sorta di esca per convincere un nemico che non vuol combattere a uscire dalle basi per affrontare la battaglia. La visione di Corbett è confermata dalle due guerre mondiali, quando scrive che

chiudendo i porti commerciali del nemico esercitiamo il massimo potere che il dominio del mare può darci per danneggiarlo. Soffochiamo il flusso della sua attività in mare nello stesso modo in cui l'occupazione militare del suo territorio lo soffoca a terra. Egli deve, pertanto, o sottomettersi docilmente, come se avesse subìto una sconfitta navale, oppure deve combattere per liberarsi [...] A lungo andare è quasi certo che un blocco rigoroso e ininterrotto finirà per esaurire il nemico prima che esaurisca noi, ma la fine sarà lunga e costosa.³²

Corbett distingue tra *blocco navale stretto*, che costringe la flotta nemica a rimanere sempre all'ancora con una vigilanza continua e ravvicinata, e blocco *aperto*, tale da consentire al nemico – come è nostro interesse – di uscire in mare per affrontare la battaglia: pertanto «il blocco commerciale» ha un'intima relazione con il «blocco navale aperto». Il blocco stretto è da lui ritenuto «una delle più deboli e meno desiderabili forme di guerra»; comunque esso consente solo un dominio del mare locale e temporaneo, mentre almeno a lunga scadenza il blocco aperto assicura un dominio permanente. In futuro, perciò, per Corbett il blocco stretto finirà con l'avvicinarsi sempre di

⁵⁰ F. Botti, *Il pensiero militare e navale* ... (Cit.), Vol. I, Cap. XI sz. II e cap. XIII sz. II.

⁵¹ J. Corbett, *Op. cit.*, pp. 163-183.

³² ivi, p. 165.

più al blocco aperto; d'altro canto quest'ultima forma operativa può essere sufficiente per neutralizzare una flotta da battaglia nemica o spingerla alla decisione, ma non può evitare che le squadre corsare nemiche attacchino le linee di comunicazione marittime. Tutto questo aumenta l'incertezza su quale forma di blocco sia preferibile, e spinge Corbett a concludere in modo interlocutorio il suo esame:

per quanto grandi siano le ragioni puramente navali e strategiche per adottare il blocco aperto come mezzo migliore per ottenere una decisione contro la flotta nemica, l'inevitabile intrusione di un obiettivo ulteriore, sotto forma di protezione del traffico o della sicurezza delle spedizioni militari, raramente ci lascerà completamente liberi di usare il metodo del blocco aperto. Dobbiamo essere preparati, di fatto, a fronteggiare la necessità di usare una forma di blocco tanto vicina al vecchio blocco stretto, quanto sarà permesso dalle attuali condizioni.³³

Considerazioni molto «datate». Ai tempi nostri, l'embargo navale decise ad esempio nei riguardi dell'ex-Jugoslavia non è un blocco militare vero e proprio, non ha come fine ultimo il coinvolgimento della flotta nemica, si ripromette piuttosto di impedire l'alimentazione dall'esterno della guerra terrestre e indurre così alla pace i contendenti. Esso, quindi, tende ad assomigliare più a un blocco stretto che a un blocco aperto, anche perché le navi da guerra che lo effettuano non devono più temere di avvicinarsi alla costa, e pur dovendo rimanere al limite delle acque territoriali (ciò che è un serio inconveniente) hanno libertà di manovra. In tutti i casi, anche l'embargo di oggi è dispendioso per chi lo effettua, non è impermeabile e richiede tempo per far sentire i suoi effetti.

Bonamico si preoccupa solo del blocco stretto della flotta nemica, cosa che non può sorprendere visto che le comunicazioni marittime non sono certo al centro delle sue riflessioni. Egli attribuisce a questa forma di blocco un'importanza molto maggiore di Corbett; e pur ritenendola molto più logorante e difficile da mantenere con il passaggio alla propulsione a vapore, dopo alcune contraddittorie affermazioni finisce con il concludere che «non può negarsi alle flotte a vapore una capacità bloccante equivalente a quella delle flotte del periodo velico» e che la paralisi della flotta nemica – come dimostra la guerra ispano-americana del 1898 – «continuerà ad essere

un efficiente sistema di guerra marittima».

Nelle *Lezioni della guerra ispano-americana* anche Mahan mette in evidenza i vantaggi del blocco; peraltro, in un precedente articolo del novembre 1895, nel quale considera i riflessi della propulsione a vapore nel blocco, non si pronuncia in modo netto e preciso sulla questione.³⁴ Infine, anche Callwell non si nasconde le crescenti difficoltà di mantenere il blocco, sia in relazione all'efficacia delle armi insidiose che costringono le navi a rimanere lontane dalla costa, sia perché una veloce nave a vapore può pur sempre eludere con una certa facilita il blocco stesso. In ogni caso, ritiene che debba avere come scopo principale quello di impedire le comunicazioni dall'esterno con la piazza bloccata, perché il bloccante, essendo superiore alla flotta

w tvi, p. 183.
 Cfr., in merito, la recensione del Bonamico su «Rivista Marittima» 1896, Vol. III Fasc. I, pp. 149 e segg..

bloccata, non può che desiderare che quest'ultima prenda il mare per assestarle il colpo decisivo.

In definitiva, dagli scritti degli autori prima esaminati emerge una crescente difficoltà di mantenere il blocco stretto, del resto dimostrata dagli avvenimenti successivi. L'azione dei sommergibili tedeschi nelle due guerre mondiali e quella delle superiori Marine alleate contro i traffici marittimi della Germania assomiglia piuttosto a un blocco aperto, o meglio e qualcosa di intermedio tra un blocco aperto e una guerra alle comunicazioni marittime: lo stesso si può dire del ruolo strategico svolto dalle superiori flotte e aviazioni alleate nei riguardi delle forze navali dell'Asse nella guerra 1940-1945. In particolare, in quest'ultima guerra la superiorità dell'aviazione nemica ha spesso vincolato o impedito i movimenti delle nostre unità maggiori, le cui basi erano peraltro tutt'altro che sicure rispetto all'offesa aerea. Essa è stata anche determinante per interrompere definitivamente le comunicazioni dell'Asse nel Mediterraneo, segnando una svolta alla guerra e soffocando l'avversario, così come voleva Corbett.

La questione della fleet in being, connessa con il blocco, viene vista dai quattro autori in modo diverso, ma partendo da due comuni premesse: a) che a una flotta conviene rimanere in being solo se è inferiore di forze, quindi se non è in grado di affrontare il nemico con possibilità di successo; b) che la flotta rimasta in being conservi comunque l'effettiva capacità, volontà e possibilità d'azione. Caso strano, le due posizioni estreme sul problema sono sostenute proprio dai due autori inglesi. Corbett con numerosi exempla esalta fin troppo i vantaggi del principio della fleet in being:55 esso è il perno della strategia difensiva da lui privilegiata, consistente appunto nell'«evitare l'azione decisiva per mezzo di attività strategiche o tattiche in modo da tenere la nostra flotta in being fino a quando la situazione si modifica a nostro favore». Questa scelta è stata e potrà essere utile – egli aggiunge – anche per una flotta superiore come quella inglese, sia per difendere economicamente il territorio nazionale da invasioni marittime, sia per concentrare il grosso delle forze in determinate aree, mantenendo invece atteggiamento difensivo nelle rimanenti. Diversamente da altri, Corbett valuta positivamente anche i risultati ottenuti con questa scelta strategica contro l'Inghilterra dai suoi nemici, e in particolare dalla Francia anche prima di Napoleone... Al contrario, Callwell mette in dubbio – citando a sua volta altri exempla - i vantaggi della fleet in being nella difesa del territorio nazionale, perché la probabilità di affrontare forze navali comunque inferiori non può essere sufficiente per far desistere un nemico superiore dai suoi progetti offensivi; quindi a suo giudizio per intraprendere un'invasione dal mare non è affatto necessario distruggere, prima, le forze nemiche che possono opporvisi (lo dimostra il caso della guerra russo-giapponese).

Mahan vuole fondamentalmente esaminare ciò che può fare una flotta superiore come quella inglese. Quindi, dal momento che il suo obiettivo principale è dimostrare che gli Stati Uniti devono avere una flotta tale da poter tenere lontano il nemico «non solo dai nostri porti ma anche dalle nostre coste» nell'Influenza del potere

⁵⁵ J. Corbett, Op. cit., pp. 185-198.

³⁶ A.T. Mahan, L'influenza del potere marittimo... (Cit.), pp. 119-120.

marittimo sulla storia non si sofferma sulla fleet in being. E trattando nel capitolo IV della guerra 1688-1697 tra l'Inghilterra e Francia, trascura completamente il famoso episodio del quale è protagonista l'ammiraglio inglese Torrington, ribadendo il concetto che la difesa passiva è riservata alle fortificazioni costiere, mentre la «difesa offensiva» è prerogativa della Marina, che la svolge in un solo modo: muovendo incontro al nemico.

All'esatto opposto del Mahan, Bonamico (Cfr. Vol. I Parte III – Introduzione al Capitolo IV) crede nella difensiva strategica e nella *fleet in being* ancor più del Corbett. Sostiene, infatti, che finché rimane una *fleet in being* capace di reagire, «tutte le operazioni che non possono essere compiute dalle navi militari sono pericolose e non debbono essere tentate se non con suprema necessità e con la massima precauzione»: è su questo concetto che viene impostata la difesa marittima dell'Italia, basata sul presupposto che anche una flotta inferiore può contrastare gli sbarchi e

garantire l'integrità del territorio nazionale.

Dopo questa analisi, è legittimo porsi tutta una serie di interrogativi: a) le nostre forze navali, spesso in being nelle due guerre mondiali, mantenevano realmente quella effettiva capacità d'intervento richiesta specie da Corbett e da Bonamico alla fleet in being, con particolare riguardo alle navi maggiori? b) In che misura nella prima guerra mondiale ha influito su questo atteggiamento il pericolo delle mine, dei sommergibili e delle armi insidiose in un mare ristretto come l'Adriatico, visto che la nostra flotta era complessivamente superiore – in fatto di corazzate – a quella austriaca? c) nel 1915-1918 le nostre navi maggiori hanno vincolato l'impiego delle similari unità austriache? d) specie dal 1941 in poi, le nostre corazzate In being hanno vincolato forze similari inglesi? e fino a che punto sulla loro permanenza in porto, sulla loro operatività e sulla reale minaccia da loro esercitata rispetto al disegni del nemico anche contro il territorio nazionale, hanno influito altri fattori (come ad esempio secondo taluni - la superiorità aerea nemica)?37 e) in sintesi: il sommergibile, l'aeroplano e la mina, condizionando sempre più movimenti delle più potenti navi di superficie specie dal 1940 in poi, hanno oppure no reso anacronistico il principio della fleet in being, come tale basato sull'effettiva capacità d'intervento immediato e su un minimo di libertà d'azione delle navi in porto? e ancora: una portaerei al largo e in posizione opportuna pronta al lancio di aerei, può considerarsi in being sia rispetto al territorio nemico che a navi nemiche?

Con l'accantonamento della guerra di squadra, il principio della *fleet in being* sembra entrato nell'ombra: potrebbe ancora esercitare un qualche influsso operativo, solo se – in mari e aree ristrette – forze navali leggere e forze aeree o missilistiche di una potenza minore ostile condizionassero o rendessero onerosi e poco sicuri i movimenti anche commerciali del naviglio delle potenze maggiori, come è avvenuto di recente nel Golfo Persico.

[&]quot;Sulla base dell'esperienza della guerra nel Mediterraneo 1940-1943, Il Bernotti afferma che «la vecchia teoria strategica della flotta in potenza poteva ritenersi conveniente al tempo della guerra a due dimensioni, quando le navi in porto erano al sicuro. Ma questa teoria è divenuta di applicazione assai dubbia contro un nemico avente la preponderanza di forze aeree» (R. Benotti, *Storia della guerra nel Mediterraneo* 1940-1943, Roma, Vito Bianco Ed. 1960, p. 323).

Rimane da esaminare, sia pur brevemente, quali sono le analogie e le differenze riscontrabili nel pensiero dei quattro autori sulle possibilità dei nuovi mezzi tecnici (specie cacciatorpediniere, mine e sommergibili) e sulle costruzioni navali in genere. Quattro le constatazioni fondamentali:

- in un periodo nel quale si sta ovunque affermando il concetto di Dreadnought (nave da battaglia che esalta al massimo sia l'armamento e la protezione che la velocità, ovunque concepita come spina dorsale delle flotte), nessuno dei quattro concor-

da con questo indirizzo, destinato a durare fino al 1940;

- in tutti e quattro è ben fermo il concetto pienamente attuale che la formula costruttiva di una flotta - o di una singola nave - non è un fatto meramente tecnico, ma va studiata sia in relazione alla dottrina strategica più idonea che ciascuna Marina deve seguire, sia in relazione alle peculiarità geografiche dei teatri di operazione che più la riguardano. In altre parole, l'efficienza di una flotta deriva non tanto e non solo dalle caratteristiche specifiche dei principali tipi di unità, ma dal trinomio strategia naviglio – basi, trinomio che varia per ciascuna Marina;

- in Bonamico più che in altri autori assume valore preminente lo studio della

geografia marittima, dal quale ricava le caratteristiche del naviglio;

- riguardo ai nuovi mezzi tecnici (non esclusi quelli aerei), Bonamico più di tutti ne intravede le possibilità anche in campo strategico. Nessuno, invece, considera in tutta la sua portata futura l'efficacia delle mine, pur dimostrata anche contro le coraz-

zate nella guerra russo-giapponese.

Ci siamo già soffermati sulla tiepidezza di Bonamico nei riguardi del ruolo della corazzata e dell'esaltazione di potenza tattica offensiva che essa esprime, fino a fargli individuare - intorno al 1900 - nell'incrociatore corazzato la formula più idonea per le esigenze di difesa strategica contro una flotta superiore tipiche della Marina italiana; peraltro Bonamico non nega affatto che, per le Marine dominanti, il ruolo offen-

sivo della corazzata possa essere fondamentale.

Ci si aspetterebbe che Mahan, da sempre sostenitore - come si è visto - della necessità anche per gli Stati Uniti di disporre di un forte nucleo di corazzate per la guerra di squadra, veda nella formula della Dreadnought la miglior espressione costruttiva delle sue teorie: ma così non è, anzi. Nelle Lezioni della guerra ispanoamericana del 1899,* si dichiara «in favore del numero delle unità e contro l'illimitata grandezza individuale», indicando come dimensione ottimale e massima delle unità maggiori un dislocamento di 10-12000 tonnellate. Le sue considerazioni sull'armamento e sulla velocità sono antitetiche rispetto a quelle dei «navalisti» più intransigenti del tempo: ritiene che numerose artiglierie di medio calibro a tiro rapido siano più efficaci di pochi cannoni di grosso calibro e nega che la nave più veloce sia anche la più idonea alla conquista del dominio del mare, perché ciò che conta veramente è sempre la potenza. Piuttosto che la velocità delle singole navi, è più importante ricercare la mobilità della flotta, che si raggiunge – oltre che con idonee basi – sviluppando l'autonomia del naviglio, riducendo i tempi necessari per il rifornimento di carbone e ricercando prestazioni uniformi per tutti i tipi di navi. Netta distanza, quindi, dai criteri di Bonamico, alla quale si aggiunge un pronunciato scetticismo nei confronti delle possibilità del siluro e delle torpediniere, se considerati come nuovi mezzi per

^{*}A.T. Mahan, Lezioni della guerra...(Cit.), pp. 26-30 e 167-179.

la guerra di squadra. Assai impropriamente, infatti, Mahan paragona la torpediniera al brulotto, che dopo un periodo di effimera fortuna nel secolo XVII, «scomparve dalle flotte delle quali riduceva la velocità», proprio come sta avvenendo – a suo giudizio – per le torpediniere.³⁹

Pur avendo come costante riferimento la secolare prassi strategica di una Marina che più di tutte ha saputo trarre profitto sia dai grandi vascelli a vela che dalle grandi navi metalliche e a vapore, anche Corbett – che scrive quando la *Dreadnought* si era già affermata ovunque – è lungi dall'esaltare il concetto, del quale si è sempre fatto largo uso e abuso ovunque fino al 1940, che «il dominio del mare dipende dalle navi da battaglia»: lo sottopone anzi a discussione, sia alla luce delle specifiche esigenze inglesi di controllo diretto delle linee di comunicazioni marittime – che richiedono molti incrociatori –, sia alla luce dei recenti ritrovati tecnici, a cominciare dal siluro. 40

Diversamente da Mahan e Bonamico Corbett non si occupa delle caratteristiche delle navi da battaglia, ma si sofferma soprattutto sul ruolo passato e presente degli incrociatori, mettendo in discussione anche l'altra massima che essi «sono solo gli occhi della flotta». A suo giudizio sono serviti e servono, invece, anche per assicurare il controllo delle comunicazioni marittime, specie nel caso che la flotta nemica rifiuti la battaglia. Infatti

se l'obiettivo della guerra navale è quello di controllare le comunicazioni, allora l'esigenza fondamentale sono i mezzi per esercitare quel controllo. Logicamente, pertanto, se il nemico rinuncia ad ingaggiare battaglia dobbiamo relegare la flotta da battaglia in posizione secondaria, poiché i mezzi per esercitare il controllo sono gli incrociatori; la flotta da battaglia è il mezzo per prevenire interferenze nel loro compito. Mettete ciò alla prova della pratica effettiva: in nessun caso possiamo esercitare il controllo con le sole navi da battaglia. La loro specializzazione le ha rese inadatte al compito e così costose da non essere mai numericamente sufficienti. ¹¹

Riaffiora ancora una volta, in questo approccio, la tradizionale preoccupazione inglese per il controllo sempre e in ogni caso delle vitali linee di comunicazione marittime. E la domanda alla quale Corbett anche in questo caso vuol rispondere è sempre la stessa: che cosa avviene se le corazzate, fatte per affrontare unità similari in battaglia, non possono svolgere – magari temporaneamente – questa funzione fondamentale? La sua risposta è che "dagli incrociatori dipende l'esercizio del controllo; dalla flotta da battaglia la sicurezza del controllo", cioè la protezione degli incrociatori da attacchi di corazzate nemiche anche isolate.

Il mezzo migliore per assicurare la sicurezza delle comunicazioni marittime è la distruzione del potere di interferenza del nemico: ma ciò non toglie che la massima predetta sia «una rozza generalizzazione».

All'atto pratico, sarà necessario trovare caso per caso un difficile compromesso tra le esigenze (prioritarie) di incrociatori per il controllo delle comunicazioni marittime, e le esigenze dello stesso tipo di nave per potenziare l'azione della flotta da bat-

³⁹ A.T. Mahan, L'influenza del potere marittimo... (Cit.), pp. 141-147.

^{*&}quot; J. Corbett, Op. cit., pp. 101-118.

¹¹ ivi, p. 107.

taglia allo scopo di sconfiggere quella nemica, «unico mezzo per rendere perfetto il controllo». Al momento, però, con l'introduzione del siluro e della torpediniera e l'aumento della potenza di fuoco delle unità sottili la richiesta di incrociatori al seguito delle navi da battaglia è aumentata, e al tempo stesso le loro caratteristiche (fatto giudicato da Corbett negativo, perché ne diminuisce il numero) tendono ad avvicinarsi sempre di più a quelle delle navi da battaglia. Di conseguenza

non è stato trovato alcun limite al quale fosse possibile fermare la tendenza di questa classe di bastimenti [cioè gli incrociatori, che dovrebbero privilegiare la velocità - N.d.c.] ad aumentare in dimensioni e costo per riportarla alla posizione strategica che era solita occupare [cioè: controllo delle comunicazioni e/o «occhi» della flotta - N.d.c.]. Così insicura è la squadra da battaglia, ed è diventata così imperfetta come arma autonoma, che le sue necessità hanno infranto il vecchio ordine delle cose e la funzione primaria delle navi da crociera [cioè degli incrociatori - N.d.c.] tende a non essere più l'esercizio del controllo sotto la copertura della flotta da battaglia.¹²

Per Corbett questa situazione è dovuta sia all'«eccessivo sviluppo della nave intermedia progettata per la protezione del commercio», sia all'introduzione del siluro, che ha provocato «la vulnerabilità delle navi da battaglia, se non sono fortemente scortate». ¹⁵ Va però notata una contraddizione: in altra parte del testo Corbett – come Mahan – è ben lungi dal dimostrare fiducia nel siluro e nel sommergibile, per due ragioni essenziali: a) non si dispone ancora, al momento, di sufficienti dati d'esperienza sul rendimento di queste armi in guerra; b) il recente, fruttuoso attacco torpediniero giapponese alla base russa di Porth Arthur (febbraio 1904) non è probante, perché ha trovato difese assai inefficienti e ha potuto sfruttare una sorpresa pressoché completa. ¹¹

Ben diversi, e molto più favorevoli alle crescenti possibilità delle torpediniere anche di giorno, gli ammaestramenti che Bonamico trae dall'azione di Porth Arthur e dagli scontri navali della guerra russo-giapponese. In quanto a Callwell, come già si è visto le sue idee si limitano alle esigenze degli sbarchi, per i quali sottolinea la necessità di disporre di unità navali con pescaggio limitato, zattere e pontili da sbarco, artiglierie leggere per le compagnie da sbarco, e di munizionamento tipo *shrapnel* per le artiglierie navali.

A parte la formula della *Dreadnought*, quindi, stupisce l'assenza in tutti e quattro gli autori della mitizzazione della grande nave (e della sua asserita invulnerabilità o quasi) che si trova molto spesso, fino al 1940, negli scrittori navali: frutto significativo dell'attenzione prevalente per la problematica strategica, nella quale si condensa il loro insegnamento.

In conclusione *l'excursus* compiuto ci sembra utile sia per i comandanti di ieri, sia per quelli di oggi e domani; esso fornisce inoltre spunti metodologici anche per coloro che si occupano di storia e strategia non solo in campo navale.

¹² ivi, p. 115.

¹³ ivi, p. 117.

[&]quot; ivi, pp. 198-202.

Un approfondita riflessioni sugli scritti di Bonamico e il loro confronto con quelli degli altri tre autori, avrebbero senza dubbio consentito – specie a chi ha avuto la responsabilità dell'impostazione strategica della guerra italiana nel 1940/1943 – una miglior comprensione delle esigenze e delle priorità della guerra nel Mediterraneo, la cui condotta da parte italiana ha assai risentito della mancanza di quell'ottica interforze e di quell'integrazione – con reciproco vantaggio – degli sforzi, che è stata causa non secondaria di tanti insuccessi nella guerra in tutti e tre gli elementi.

Meritano un'attenta sottolineatura, anche oggi, le considerazioni di Corbett sul dominio del mare contrastato e sulla necessità di non perdere mai di vista le esigenze prioritarie delle comunicazioni marittime, così come quelle di Bonamico sulla scarsa convenienza della battaglia per una Marina inferiore e sui caratteri specifici che devono avere le costruzioni navali per un Paese mediterraneo con la fisionomia geopolitica dell'Italia. Esse erano e sono sommamente utili per inquadrare la nostra problematica strategica navale nella problematica strategica complessiva della guerra, ricavandone per esempio una minore enfasi sul ruolo delle grandi navi, una maggiore consapevolezza delle esigenze di sicurezza delle comunicazioni e una maggiore considerazione – fin dagli anni 30 – per il concorso aereo e per i molteplici vincoli ai quali era soggetto l'impiego delle corazzate da parte nostra, nelle condizioni di una guerra come quella del 1940-1943 che ha ben presto smentito la tesi ufficiale della corazzata come miglior piattaforma di fuoco e reattività contro aerei, prevalsa negli anni 30.

Ma anche al di là delle valutazioni storiche, gli scritti prima esaminati possono ancora dire molto oggi, sia ai giovani ufficiali non solo della Marina che si accingono ad assumere responsabilità operative in scenari post-guerra fredda, sia a chiunque voglia inquadrare in una più larga prospettiva il ruolo e le possibilità della Marina nelle sfide che attendono una Nazione che, come l'Italia, accomuna da sempre il suo

destino con quello del Mediterraneo.

Per preparare le menti e i cuori alle sfide odierne, nulla di meglio che volgersi al passato, ricercandovi le vere dimensioni dei problemi del presente, dimensioni che altrimenti potrebbero sfuggire. Chi può negare ormai, che anche le basi dei problemi strategici attuali siano da ricercare nel passato? Oggi che sono argomenti all'ordine del giorno le missioni *out area* e l'impiego delle forze navali in operazioni di *peace keeping* e *peace enforcing*, ⁴⁵ andrebbe ricordato quanto scriveva nel 1901 il grande storico navale Camillo Manfroni, a proposito del ruolo delle principali Marine europee specie (anche se non solamente) nel periodo dal 1830 al 1848:

ed ecco, s'io non m'inganno, il carattere peculiare di questo secondo periodo, per quanto riguarda la Marina: essa fa sentire il suo peso sulla politica europea, non colla violenza, ma più spesso colla minaccia sola, colla dimostrazione della forza; essa esercita un'azione coercitiva [...] e fa sventolare in ogni parte la bandiera della patria, ora per sostenere un debole, ora per raffrenare un prepotente, ora per ridurre all'obbedienza un ribelle [...]. E anche in Occidente più volte gli interventi armati delle squadre da guerra riuscirono a impedire gravi complicazioni, a far rispetta-

Ofr. Stato Maggiore Difesa, Modello difesa 1995, Roma 1995, e Rapporto 1995 della Marina Militare Italiana.

re le deliberazioni dei congressi europei, a proteggere i deboli contro i forti, a far rispettare sacri diritti [...]. Spesse volte basta la minaccia della forza per ottenere l'intento, tal altra un rapido colpo di mano contro le navi degli avversari, o qualche cannonata contro i forti mostrarono che alla minaccia poteva tener dietro l'esecuzione.⁶

Vi sono esempi antichi, dunque, del ruolo dissuasivo e di pacificazione degli interventi navali: e come non tenere conto di quanto affermava il comandante Grillo nel 1905 (a conclusione del suo commento critico al libro di Corbett *Military operations and maritime preponderance*): « ci sia permesso in questa occasione di insistere sopra un'idea già manifestata altra volta [...], quella cioè della convenienza che avrebbe per noi la costituzione di un corpo speciale di milizia coloniale da tenersi sempre sul piede di guerra, sul quale si potrebbe fare assegnamento non solo per l'Eritrea, ma altresì per qualunque bisogno improvviso di una spedizione d'oltremare, senza dovere perciò turbare l'ordinamento generale delle forze nazionali »?¹⁷

Non par di leggere il progetto di una forza di pronto intervento terrestre per impieghi oltremare? Del resto lo stesso Callwell in un altro libro anch'esso tradotto in italiano nel 1887 (Ammaestramenti da trarsi dalle campagne nelle quali vennero impiegate le truppe britanniche dal 1865 a oggi. Studio) sa aveva messo in rilievo l'impreparazione dell'esercito inglese (e ancor più dei grandi eserciti continentali europei, tutti e imperniati sulla mobilitazione generale solo in caso che venisse dichiarata una grande guerra totale tra Stati del Continente) quando si trattava di condurre rapide guerre limitate oltremare e in ambienti naturali, che richiedevano speciali armi ed equipaggiamenti ad hoc...

Nihil sub sole novi, dunque. Viene spontaneo ricordare le teorie di Bonamico e Corbett, quando dal «Rapporto Marina Militare italiana 1995» si apprende che per l'operazione Somalia 3 è stato costituito «il primo vero contingente interforze italiano», il quale si è «integrato pienamente con il gruppo navale statunitense, che operava secondo i più aggiornati schemi strategici delle operazioni dal mare». Va ben sottolineato, in, proposito, che tali operazioni dal mare sono possibili solo se possiede il sicuro controllo del mare. Variano dunque – e potranno ancora variare – le forme di esercizio del potere marittimo: non le sue finalità e i suoi contenuti essenziali.

Per ultimo, la lezione che emerge in particolar modo dalle pagine degli autori citati per coloro che si occupano di storia e di teorie strategiche è duplice.

Per prima cosa, la «storia delle idee», delle teorie e dottrine strategiche e tattiche ecc. risulta monca e senza basi salde, se non ha puntuali e precisi riferimenti nella storia degli avvenimenti: storia degli avvenimenti abbiamo detto, non solo delle guerre, perché le guerre si vincono – o si perdono – in pace. Al contrario, la mera *histoire-bataille* è priva di senso e fuorviante se rimane senza ancoraggio agli avvenimenti del tempo di pace, a ciò che avviene nel Paese, alle teorie e dottrine politico–strategiche (le quali esprimono appunto tutto ciò che ruota intorno agli eventi bellici, li condiziona e ne è condizionato).

⁶ C. Manfroni, La Marina nel secolo XIX, «Rivista Marittima» 1901, Vol. I Fasc. I, pp. 54-55.

G. Grillo, Art. cit., pp. 490-491.

^{**} Roma, Voghera 1887.

In secondo luogo, specie dal 1919 in poi le storie puramente di Forza Armata hanno il fiato assai corto, se non considerano il quadro d'insieme. Come scriveva nel 1959 l'Ammiraglio Romeo Bernotti, il maggiore scrittore e storico navale del nostro secolo,

l'interdipendenza dell'azione delle Forze Armate, che caratterizza la guerra moderna, impone che la Storia militare sia prospettata in conformità della concezione integrale. Nell'esporre la Storia della lotta sul mare si esige quindi un continuo riferimento alle vicende della guerra terrestre e alle operazioni aeree. La Storia della Marina, come di qualsiasi altra Arma, non può essere unicamente considerata sotto il suo aspetto particolare. L'insieme della guerra è stato la risultante degli effetti interdipendenti dell'azione delle tre Forze Armate e del nesso tra politica e strategia; quindi occorre che la Storia della Marina sia prospettata in sintesi. 19

Metodologia che ha tardato ad affermarsi, ma tuttavia indispensabile specie per un Paese come l'Italia, immerso in un mare ristretto, nel quale non c'è mai stato – e sempre meno c'è – spazio per quelle guerre «indipendenti» (o almeno per quelle forti autonomie di Forza Armata) che hanno invece ancora ragione d'essere nelle Forze Armate delle grandi potenze mondiali, a cominciare dagli Stati Uniti.

Non è un fatto casuale che il Bernotti si richiami non di rado nei suoi scritti al Bonamico: l'inquadramento a largo raggio di quest'ultimo sulle guerre ispano-americana e russo-giapponese è infatti rimasto un esempio metodologico insuperato e forse insuperabile. Esso è stato tale, da lasciar scaturire quasi naturalmente, a priori, l'esito del conflitto. Analisi sul tipo di quelle di Bonamico sono quanto mai necessarie nei conflitti di oggi, dove in un quadro complesso fatto di sentimenti passioni, interessi, aspirazioni antiche e recenti, diverse mentalità e tradizioni, si tratta di individuare un filo conduttore che valga a fornire la base per le valutazioni di carattere militare.

A questo punto, occorre chiedersi: in che cosa e perché Bonamico è ancora attuale? Per rispondere a questo interrogativo conclusivo, occorre estenderlo anche agli altri autori, sui quali i pareri sono oggi assai discordi: né Mahan (o Callwell, o Corbett), oppure Mahan (Callwell e/o Corbett)?Interrogativi ambedue fuorvianti, anzitutto perché prima di accingersi a valutare l'opera di un autore straniero, occorrerebbe ben conoscere quelli italiani, a cominciare proprio da Bonamico. Si eviterebbe, cosi, di cercare oltr'Alpe o oltre Oceano ciò che può essere trovato – con maggiore aderenza alla realtà nazionale – vicino a casa; si eviterebbe anche di scambiare per nuovo quello che nuovo non è, si eviterebbe infine di riferirsi ad autori e strategie straniere anche quando ciò non è necessario.

Non si tratta di respingere, né di accettare *in toto* – o di esaltare – nessuno. Gli inevitabili elementi caduchi o «datati» di autori di cento anni fa non sono sufficienti a respingerne *in toto* le teorie, così come gli elementi di interesse attuale che le tesi di antichi scrittori spesso contengono, non possono in alcun modo indurre a presentarli sempre e in ogni caso come un «modello» immarcescibile, come il riferimento costante. Qualche citazione espunta dal contesto dell'opera non basta, e spesso si presta ugualmente a smentire – o confermare – qualsivoglia tesi. L'unica cosa certa è che

¹⁹ R. Bernotti, Storia della guerra nel Mediterraneo (Cit.) - Prefazione.

ciascuno degli autori citati può fornire dell'ottimo materiale da costruzione che sta a un'analisi critica attenta e profonda far affiorare, depurandolo di elementi caduchi, da personalismi e da spunti polemici contingenti, legati a contrasti tra Forze Armate. Per ottenere dei risultati positivi e certi, però, occorre conoscere e studiare a fondo ciascun autore, senza affidarsi troppo a interpretazioni e intermediazioni sempre personali e a tentativi di condensare in poche frasi il pensiero sempre complesso di un *master* della strategia.

È a questa necessità di una conoscenza approfondita che risponde l'indagine su Bonamico da noi condotta, così come il raffronto tra le sue idee e quelle degli altri autori. Da essa emerge essenzialmente che non si può conoscere Bonamico senza conoscere Mahan, Callwell e Corbett, e viceversa. Ed emerge anche un fatto del quale il pensiero navale italiano può andare fiero; che, cioè, molto prima di Mahan, Callwell e Corbett il nostro Autore ha compreso e propugnato il fondamentale ruolo di una Marina e le sue specifiche esigenze nel quadro della vita politico - sociale e della sicurezza dello Stato. Al tempo stesso, egli ha indicato per primo alcuni traguardi metodologici ancor pienamente attuali, ben riassunti dallo stesso Mahan - che ha analoghe idee - nel 1899: «forse la mia inclinazione personale e professionale mi induce a credere che la storia militare, compresa la navale, presentata chiaramente e semplicemente, spogliata dei particolari tecnici e superflui, possa interessare molto di più di quello che generalmente si pensi [...]. Purtroppo quelli che si sono dedicati in modo speciale ad una disciplina non sono molto proclivi ad uscire dal loro tecnicismo e sprezzano i tentativi che altri fa per rendere popolari, facili a comprendersi a ognuno, piacevoli e attraenti, le loro dottrine. Se ciò tuttavia accade per qualche ramo delle discipline umane, la cui utilità sia universalmente riconosciuta, questo non avviene per la Marina e l'Esercito».50

Traguardi anche per la storia delle idee di oggi, che abbiamo sempre tenuti ben presenti; se e in che misura ci siamo riusciti, giudichi il lettore.

FERRUCCIO BOTTI

⁵⁰ A.T. Mahan, Lezioni della guerra ... (Cit.), pp. 7-8.

ELENCO APPENDICI

- 1. -ALFRED THAYER MAHAN: CENNI BIOGRAFICI E BIBLIOGRAFICI
- 2. –FOGLIO MATRICOLARE DEL CAPITANO DI FREGATA DOMENICO BONAMICO
- 3. –BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE SULLA VITA E L'OPERA DI DOMENICO BONAMICO
- 4. –ELENCO DELLE OPERE, SAGGI E SCRITTI VARI DI DOMENICO BONAMICO

Ferruccio BOTTI

ALFRED THAYER MAHAN: CENNI BIOGRAFICI E BIBLIOGRAFICI

NOTA

La frequenza dei riferimenti a Mahan negli scritti di Domenico Bonamico dopo il 1895 rende opportuno e necessario fornire al lettore un'immagine sintetica ma sufficientemente organica della vita e dell'opera del grande autore navale americano. Essa va considerata anche come utile complemento della recente traduzione italiana dell'*Influenza del potere marittimo sulla storia* (Ufficio Storico Marina Militare, 1994).



Alfred Thayer Mahan nacque il 27 settembre 1840 a West Point, sede della celebre Accademia Militare dell'Esercito degli Stati Uniti, dove il padre, scrittore militare fedele seguace delle teorie del barone franco-svizzero Jomini, era professore di ingegneria civile e militare (*). Nel 1854 venne ammesso al Columbia College di New York e nel 1856 entrò – contro il parere del padre – all'Accademia Navale di Annapolis, uscendone guardiamarina e secondo del suo Corso nel 1859. Ad Annapolis imparò ad amare la navigazione a vela, mentre la ripugnanza per la navigazione a vapore lo indusse, più tardi, ad evitare il più possibile i periodi di imbarco per dedicarsi ai prediletti studi di storia e strategia navale, nei quali il periodo velico ha importanza predominante, e anzi esclusiva.

Durante la guerra di secessione (1861-1865) fece parte della Marina degli Stati del Nord, nella quale venne impiegato dapprima in lunghe missioni al largo delle coste del Sud e poi come docente di arte della navigazione all'Accademia Navale degli Stati unionisti temporaneamente ridislocata a Newport, dove si trovò per un breve periodo alle dipendenze del comandante – poi ammiraglio – Stephen B. Luce, che diventò suo estimatore e protettore. Alla fine della guerra venne promosso capitano di corvetta, grado nel quale rimase per circa vent'anni. Alla guerra di secessione dedicò le sue prime due opere, *A critical history of the late american war* (1877) e *The Gulf and Inland waters* (1883), prevalentemente descrittive e di scarso interesse teorico.

Dopo la guerra prestò servizio a terra negli arsenali della Marina e presso il Comando dell'Accademia Navale, trascorrendo i periodi di imbarco a bordo di navi della Stazione asiatica americana e di unità inviate sulle coste occidentali del Sud America. Nel 1884, per i meriti da lui acquisiti con i suoi primi libri, il suo protettore Luce – ormai commodoro – gli offerse l'incarico di insegnante presso il *Naval War College* (istituito per corsi di aggiornamento degli ufficiali e già in via di costituzione a Newport), che lo stesso Luce avrebbe dovuto comandare. Accettò l'incarico ma potè prendere servizio solo nell'estate 1886, dopo essere stato promosso capitano di fregata. Nel frattempo il commodoro Luce era stato destinato a un comando di unità navali, e così Mahan si trovò a ricoprire il duplice incarico di insegnante di storia e strategia navale e di direttore del nuovo Istituto, dove rimase fino al 1893.

Fu, questo, il periodo più importante della sua vita: «il *War College* sarebbe stato il trampolino di lancio per una nuova carriera come storico navale, stratega, pubblicista ed evangelista del potere marittimo, come venne universalmente riconosciuto» (Crowl). Durante la permanenza al *Naval War College* pubblicò le due opere più famose, *The influence of sea power upon bistory 1660-1783* (1890) e *The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-1812* (1892), le quali

^(*) D.H. Mahan, padre di A.T.,ha pubblicato le seguenti opere, che secondo il Luraghi costituirono il bagaglio degli Ufficiali dell'Esercito degli Stati Uniti: *Permanent Fortifications* (West Point, 1850); *A complete treatise of Field Fortifications Advanced guard* ecc., *with the essential principles of strategy and tactis* (New York 1863).

non sono altro che la stesura in forma organica delle lezioni da lui tenute al Naval College. Esse gli assicurarono un prestigio tale che anche quando lasciò l'insegnamento presso l'Istituto, continuarono ad essere lette religiosamente dai suoi succes-

sori ai frequentatori di ciascun Corso.

Nel 1893 pubblicò The life of Admiral Faragut, il più famoso ammiraglio unionista, e nello stesso anno lasciò il Naval War College per assumere il comando del moderno incrociatore Chicago. Con questa unità giunse in Inghilterra dove ricevette accoglienze trionfali, et pour cause: nessuno meglio e più di lui, infatti, ha esaltato il valore e l'aggressività della flotta inglese in battaglia e la tenacia e lungimiranza del governo inglese nell'estendere e mantenere quel potere marittimo dal quale dipendeva la prosperità della Nazione, facendo della Royal Navy un'economica e sempre efficiente arma di pronto intervento per difendere senza scrupoli e senza esitazioni la pax britannica ovunque fossero minacciati interessi inglesi.

Nel 1895 Mahan tornò a tenere lezioni al Naval War College e nel 1896 si ritirò dal servizio attivo per dedicarsi a tempo pieno a un'attività pubblicistica molto feconda, molto apprezzata e assai ben pagata, che gli fruttò parecchie lauree honoris

causa e la nomina alla presidenza della American Historical Association.

Nel 1897 pubblicò altre due opere, The life of Nelson – the embodiment of the Sea Power of Great Britain (in due volumi), e soprattutto The interest of America in Sea Power present and future, tradotto in italiano nel 1904 con lusinghiera prefazione di Camillo Manfroni (il suo più autorevole interprete italiano dopo Bonamico) e recentemente ristampato a cura di F. BOTTI (Roma, Ed. Forum di Relazioni Internazionali 1996). Nel 1898, allo scoppio della guerra ispano-americana che aveva caldeggiato e previsto, venne chiamato a far parte del Naval War Board, organo consultivo istituito per agevolare le decisioni militari e navali del Presidente e del Segretario di Stato per la Marina. Alla fine della guerra diede alle stampe le Lessons of the war with Spain (1899), raccolta di articoli tradotta anche in italiano nel 1900 a cura del comandante Saint Pierre, sempre con lusinghiera prefazione di Camillo Manfroni (l'opera venne invece criticata dal Bonamico che la recensì sulla Rivista Marittima, perché lacunosa e tale da escludere «l'unità e integrità del lavoro»).

Nel 1899 venne nominato consigliere della delegazione statunitense alla prima Conferenza per la pace dell'Aja. Da allora in poi non ricevette più inviti a ricoprire incarichi pubblici, e secondo il Crowl nei dieci anni che precedettero la prima guerra mondiale il suo prestigio e la sua influenza cominciarono a declinare, anche per talu-

ne discutibili posizioni da lui assunte in materia di costruzioni navali.

Va infatti sottolineato che, per quanto ciò possa apparire strano, il Mahan fu tra i pochi scrittori navali d'ogni Paese decisamente contrario alla formula della grande nave monocalibra tipo Dreadnought dei primi anni del secolo XX. Diversamente dal nostro Bonamico indicava la corazzata come il nerbo della flotta: però si dichiarava «in favore del numero delle unità e contro l'illimitata grandezza individuale». Rispetto ai grossi calibri riteneva più efficaci le artiglierie di minor calibro ma a tiro più rapido, indicando come la miglior soluzione un tipo di nave corazzata «oscillante tra un minimo, che permetta di concentrare sotto il comando di uno solo quante più unità di battaglia è possibile, e un massimo che permetta di suddividere l'intera armata, quando se ne presenti l'opportunità». Ciò che per Mahan aveva importanza preminente, infatti, era la possibilità di rapida concentrazione delle forze là ove si rivelava necessario.

Nella formula costruttiva da lui sostenuta non era tanto la ricerca della velocità delle singole unità a prevalere, ma quella della *mobilità della flotta*, ottenuta sviluppando l'autonomia del naviglio, riducendo i tempi necessari per il rifornimento di carbone anche con idonei basi e ricercando prestazioni uniformi in tutte le navi. Non è vero – egli scriveva – che la nave più veloce era la più efficace per raggiungere il dominio del mare; l'elemento determinante rimaneva sempre la forza. Di conseguenza «quella forma di mobilità, che si dice velocità, è elemento secondario per una nave da battaglia; o almeno le odierne proporzioni di tonnellaggio per le navi da battaglia non devono essere sacrificate per ottenere un aumento di velocità» (si veda, in merito, A.T. Mahan, *Lezioni della guerra ispano-americana*, pp. 26-30 e 167-179) . Da queste sue idee il Bonamico si dissociò apertamente.

Da considerare anche che Mahan, smentendo ricorrenti accuse di esclusivismo navale, dalla guerra ispano-americana trasse l'insegnamento che «esercito e armata hanno reciprocamente bisogno l'uno dell'altra e importanti doveri bilaterali». Di conseguenza «occorre soprattutto una armata, ma occorre inoltre un esercito adeguato e mobile in sommo grado; ed occorre sopra ogni altra cosa che queste due forze siano fra loro in efficace relazione, fondata sulla chiara e diligente conoscenza delle loro rispettive funzioni. Ciascuno di questi due elementi tende naturalmente ad esagerare la propria importanza rispetto al fine comune; ma a questo inconveniente si può trovar rimedio quando il popolo, che è in fin dei conti l'arbitro della politica nazionale, riesca a comprendere chiaramente le questioni militari» (Lezioni della guerra-ispa-

no-americana, pp. 10-11).

Dal 1900 in poi oltre agli articoli continuò a dare alla luce opere importanti come *The problem of Asia and its effect upon international policies* (1900), *Retrospect and project. Studies in international relationis* (1902), *Naval Administration and Warfare; some general principles* (1908), *The interest of America in international conditions* (1910), *Naval strategy compared and contrasted with the principle and practice of military operations on Land. Lectures delivered at U.S. Naval War College, Newport, R.I., between the years 1987 and 1911* (1911). Quest'ultimo volume, purtroppo al momento (1996) non ancora tradotto italiano, è il suo canto del cigno ed è il più importante dopo *The influence of sea power*, perché rispecchia in modo organico il suo pensiero in materia di strategia navale e dei suoi rapporti con la strategia terrestre.

Promosso contrammiraglio della riserva nel 1906, allo scoppio della prima guerra mondiale Mahan avrebbe voluto mettere la sua penna al servizio della causa britannica, ma il 6 agosto 1914 un decreto del presidente Wilson ordinò a tutti gli ufficiali americani (in servizio o in congedo) di astenersi da ogni pubblico commento sulla guerra, né per lui si ritenne di fare alcuna eccezione. Morì il 1° dicembre 1914 all'o-

spedale navale di Washington.

La sua attività pubblicistica è stata imponente: 20 libri e 137 articoli su vari periodici. In estrema sintesi, egli trasferì al campo navale i capisaldi delle teorie di A.H. Jomini, scrittore svizzero di lingua francese e ufficiale di Stato Maggiore al servizio di Napoleone la cui opera più famosa è il *Précis de l'art de la guerre (1837)*.

Fu perciò necessariamente storico e insieme stratega, oltre che insegnante di queste materie. Come fece Jomini in campo terrestre, volle estrarre dalla storia e dalla geografia dei principi strategici per la guerra sul mare aventi validità permanente, dei quali variava solo la applicazione. Un determinismo storico, insomma, che in quanto

derivante dall'applicazione di principî fissi,tintendeva ridurre la strategia a *scienza*, quindi aveva carattere positivista nettamente antitetico a quello dello spiritualismo clausewitziano (che in quanto tale concepiva guerra e strategia come *arte* non riconducibile a principî fissi). Il fondamento della sua strategia – come di quella di Jomini – era l'offensiva a forze riunite e la rapida concentrazione di dette forze nel punto decisivo. Di qui la sua avversione alla «guerra di corsa» (cioè alla guerra «sparsa» al traffico mercantile) e alla strategia di conservazione della flotta tipiche della scuola francese, accompagnata da una forte ammirazione per la guerra di squadre e la battaglia decisiva a forze riunite delle quali la strategia e la tattica di Nelson – da lui molto ammirato – sono state la maggiore e migliore espressione.

Il suo approccio alla guerra e strategia marittima, fondato sul principio della massa, non ha, perciò, niente di originale. Anche se, al di là delle considerazioni sulla guerra ispano-americana, rimane il più illustre esponente del «navalismo» puro, i suoi concetti-base derivano sostanzialmente dall'applicazione alla guerra marittima di principi e meccanismi propri di quella terrestre, dei quali già si trovano larghe tracce nella letteratura militare francese di fine secolo XVIII, fonte di ispirazione anche per Jomini. Dopo l'introduzione della propulsione a vapore – egli affermava come tanti prima di lui - diventa possibile applicare alla strategia marittima gli stessi principî fissi di quella terrestre. Va comunque notato che la definizione di strategia da lui data - mutuata da un autore francese - non è in armonia con altre sue riflessioni e con quelle dello stesso Jomini, si estende al tempo di pace, non consiste nel semplice impiego delle forze guerra durante ma ha lo scopo di sostenere e incrementare il potere marittimo sia in pace che in guerra, specialmente mediante la occupazione di idonee posizioni come ha fatto l'Inghilterra: «la strategia può ottenere le sue vittorie più decisive in pace, occupando in un paese eccellenti posizioni forse difficilmente conquistate in guerra».

Per quanto riguarda la teoria del potere marittimo, il suo merito fondamentale è di aver superato l'*histoire-bataille* introducendo un nuovo approccio storicistico e di aver introdotto un nuovo metodo di analisi degli elementi che determinano la forza di una nazione in campo marittimo, interpretando e diffondendo nel modo migliore – con un vero apostolato – le aspirazioni profonde di un Paese in via di impetuoso sviluppo a fine secolo XIX, che peraltro già cominciavano ad emergere subito dopo la guerra di secessione 1861-1865 ed erano favorite dalla situazione internazionale di

fine secolo XIX e dall'apertura del Canale di Panama.

La «discussione degli elementi del potere marittimo» nel capitolo I dell'*Influenza del potere marittimo sulla storia* e la conseguente analisi delle «caratteristiche che influenzano il potere marittimo» (posizione geografica, conformazione fisica, estensione del territorio, popolazione ecc.) sono state il piedistallo delia sua fama, perché ne sintetizzano mirabilmente le nuove acquisizioni teoriche. In realtà anche in questo caso non si tratta di idee elaborate *in vacuo*, ma piuttosto della ricerca degli strumenti di pressione più adatti per convincere la pubblica opinione americana della necessità di una forte Marina (mercantile e militare), costruita e impiegata sul modello inglese. Non per nulla la sua attenzione è dedicata soprattutto alle guerre marittime che del periodo velico vedono protagonista l'Inghilterra e le principali potenze navali del Continente Europeo, ed egli esalta anche oltre il dovuto la politica e la strategia inglese.

Come scrive il Crowl, «l'argomento [sviluppato nel citato Capitolo I] è tangenziale alla linea principale del suo pensiero e lo schema delle sei condizioni genera-

li [o caratteristiche - N.d.c.] può essere meglio compreso se considerato semplicemente un astuto stratagemma per poter parlare di una triste arretratezza degli Stati Uniti. In effetti, Mahan nelle sue opere fondamentali rimproverava agli Stati Uniti di aver trascurato i loro interessi marittimi, senza sentire il bisogno di dotarsi di una forte Marina mercantile e militare e di acquisire il controllo delle necessarie basi; in tal modo, essi non erano in grado di far fronte alla nuova situazione e agli appetiti europei che specie nel Mar dei Caraibi avrebbe creato la prevista apertura del Canale di Panama (di questi appetiti europei, si trova traccia anche negli articoli del Bonamico).

Le argomentazioni di Mahan, anche se «mirate» e ispirate dalle specifiche esigenze marittime degli Stati Uniti, fino alla seconda guerra mondiale si adattarono mirabilmente a fungere da sostegno teorico primario per le tesi di coloro che (specie in Francia, Germania, Italia e Giappone) erano fautori di una dimensione più marcatamente marittima della politica estera e militare delle rispettive Nazioni e della costruzione di flotte comunque in grado di contendere al più probabile avversario il dominio del mare, quindi imperniate sulle grandi navi.

In tal modo, così come avvenne negli anni Venti per gli scritti del profeta dell'aeronautica Giulio Douhet (il quale in certo senso ne riprese, adattandoli alla guerra aerea, i concetti assolutisti di base), le esigenze di utilizzazione immediata delle sue opere per finalità pratiche contingenti e per la formazione di una coscienza marittima, si esaurirono non di rado in citazioni *ad hoc*, inducendo a trascurare un più attento e organico esame critico delle sue teorie, alle quali è auspicabile possa dare finalmente una benefica spinta la recente traduzione italiana (1994) della sua opera *Influenza del potere marittimo sulla storia*, a cura dell'Ufficio Storico Marina.

Al di là dei contenuti teorici specifici – universalmente apprezzati – dei suoi scritti, Mahan ci ha lasciato prima di tutto una lezione di metodo, indicando non solo agli ufficiali di Marina, ma agli storici e ai cultori di strategia, la necessità di superare l'augusto tecnicismo tipico fino a quel momento della letteratura navale, per inserire le vicende della guerra sul mare nelle grandi correnti della politica della economia e della geografia. Sotto questo profilo, lo storicismo tipicamente jominiano che ispira le sue opere non è fine a sé stesso, ma mira a inquadrare meglio i problemi e le concrete esigenze di carattere geopolitico e geoeconomico degli Stati Uniti.

Deve essere, perciò, per noi italiani motivo di particolare soddisfazione constatare che, molto prima di Mahan, Domenico Bonamico – sia pure in un contesto profondamente diverso – ha modellato il suo pensiero partendo da analoghi motivi ispiratori; per questo per capire bene Mahan bisogna leggere Bonamico, e viceversa.

FERRUCCIO BOTTI

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE SU MAHAN

Per una sintesi della vita e delle opere di A.T. Mahan si rimanda in particolar modo al recente, pregevole saggio di P.A. Crowl in AA.VV., Guerra e strategia nell'età contemporanea (a cura di P. Paret) Genova, Marietti 1992. Si vedano inoltre le brevi note in Enciclopedia Militare 1933 (IV, 746) e Enciciopedia Italiana (XXI, 942).

Per la parte teorica, le indagini critiche italiane di maggior interesse e completezza rimangono tuttora quelle del Bonamico e del Manfroni, ampiamente esaminate nella Parte III del Tomo I. Da ricordare inoltre la recensione delle biografie degli ammiragli Farragut e Nelson a cura di A.V. Vecchj («Rivista Marittima» marzo 1898), quella (assai critica) di *Nelson at Naples* a cura del Manfroni («Rivista Marittima» marzo 1901) e quella dell'*Interesse degli Stati Uniti rispetto al dominio del mare* a cura del

comandante G. Astuto («Rivista Marittima» gennaio 1904).

Tra gli studi coevi che oltre a quelli del Bonamico e del Manfroni hanno diffuso la conoscenza di Mahan in Italia indichiamo gli *Appunti di arte militare navale per gli allievi del terzo Corso della Scuola di guerra* (1897) del comandante Di Saint Pierre, gli *Elementi di arte militare marittima* (1903) del tenente di vascello (Ministro della Marina dopo la 1ª guerra mondiale) Giovanni Sechi, *La strategia marittima nelle opere del Corbett e del Mahan* («Rivista Marittima» marzo 1913) del comandante Manfredi Gravina Di Ramacca. Un necrologio troppo sintetico (nemmeno una pagina) con indicazione delle principali opere si trova sulla «Rivista Marittima» del gennaio 1915 (p. 124).

Per gli studi attuali su Mahan e sulla sua influenza nel pensiero navale europeo del XX secolo si veda: H. Coutau - Bégarie, La puissance maritime - Castex et la stratégie navale (Paris, Fayard 1985); B. Colson, Jomini, Mahan et les origines de la stratégie maritime americaine (in L'Evolution de la pensée navale, Paris FEDN 1990 - a cura di H. Coutau Bégarie); M. Motte, L'influence de Mahan sur la marine française (in L'Evolution de la pensée navale IV, Paris, Institut de Strategie Comparée, 1994 - a cura di H. Coutau - Bégarie); F. Botti, Il potere marittimo tra passato e

presente: Mahan è ancora vivo? «Rivista Marittima» ottobre 1997.

Infine, in proposito va doverosamente citato il commento di G. Giorgerini e F. Botti alla ristampa 1996 della traduzione italiana dell'*Interesse degli Stati Uniti per il dominio del mare* (con titolo modificato: *L'importanza del potere marittimo per gli interessi degli Stati Uniti*, Roma, Ed. Forum di Relazioni Internazionali 1996).



FOGLIO MATRICOLARE DEL CAPITANO DI FREGATA DOMENICO BONAMICO



SERVIZI, PROMOZIONI E DECRETI	NOME DELLE R. NAVI	
Nominato allievo di 2º Corso Superiore alla R. Scuola di Marina con R.D. 13 Novembre 1861	R. Fregata P. P. Umberto R. Fregata Garibaldi Corrazz. Re di Portogallo Corvetta Governolo	
Guardiamarina di 1ª classe nello Stato Maggiore Generale della R. Marina a far tempo dal 1º Maggio 1866 per R.D. 22 Aprile 1866	Corrazz. Re di Portogallo Vascello R. Galantuomo Cann.ra Curtatone R.N.S. Giovanni Disp.ta R.N. Città di Napoli	
Sottotenente di Vascello a far tempo dal 1º Dicembre 1870 con R. Decreto 13 Novembre 1870	R.N. Carlo Alberto R.N. Gaeta R.N. Re Galantuomo	
Luogotenente di Vascello di 2ª classe dal 1º Gennaio 1876 per R. Decreto 3 Dicembre 1875	R.N. Duca di Genova R.N. Affondatore R.N. Messina	
Concorse alla leva di terra nel mandamento di Torino sui nati nel 1846 col numero 864 d'estra- zione	R.N. Gaeta R.N. Conte Verde Avviso Esploratore Trasp. Europa R.N. Maria Pia	
Computato nel contingente di 1ª Cat. trovandosi al servizio in qualità di G. Marina di 1ª Cl.	R.N. Affondatore R.N. V. Emanuele	
Accordatogli il 1° e 2° aumento sessennale sullo sti- pendio dal 1° Gennaio 1887 e 1888 per disposizio- ne Ministeriale dal 18 Dicembre 1881	R.N. Duilio R.N. Europa R.N. Messaggero Disp.ta ** R.N. Vespucci	

SERVIZI	PROMOZIONI	E DECRETI

NOME DELLE R. NAVI

Capitano di Corvetta con l'annua paga di L. 4.400 dal 1º Luglio 1888 per R. Decreto 1º Luglio 1888

R.N. S. Veniero Disp.ta R.N. V. Emanuele Stabia di passag. Città di Milano

Collocato nella posizione di servizio ausiliario per sua domanda ed iscritto col suo grado nella Riserva Navale dal 1º Marzo 1891 per R. Decreto 26 Febbraio 1891 Italia Roma Dif. Loc. Torped. 128 Italia

Capitano di fregata nella Riserva Navale dal 1º Giugno 1893 per R.D. del 25 Maggio 1893

Chiamato a prestare temporaneamente servizio dal Iº Agosto 1893 per R. Decreto 25 luglio 1893

Dispensato dal temporaneo servizio attivo dal 16 Settembre 1893 per Decreto Minist. 14 Settembre 1893

Collocato a riposo continuando a far parte della Riserva Nav. dal 1º Febbraio 1900 per R. Decr. del 7 Gennaio 1900

Chiamato temporaneamente in servizio attivo dal 12 Giugno 1919 per Decreto Ministeriale 11 Giugno 1915

Dispensato dal temporaneo servizio attivo dal per decreto minist.

Deceduto a Torino il 21-4-1929 (Fon. 27-4-29)

DATA		CAMPAGNE DI GUERRA, COMBATTIMENTI, FERITE,
IMBARCO	SBARCO	AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI, INCARICHI, MISSIONI SPECIALI
10 Gennaio 1865 29 Giugno 1866 4 Luglio 1866	7 Giugno 1866 4 Luglio 1866 22 Luglio 1866	Assegnato al 2º Dipartimento Marittimo per Di- sposizione Minist. del 3 Maggio 1866
22 Luglio 1866 1 Agosto 1866	31 Luglio 1866 28 Ott. 1866	Aggregato al 1º Dipartimento Maritt. il 4 Luglio 1866
3 Dic. 1866 22 Luglio 1867	22 Luglio 1867 16 Agosto 1867	Cessa di essere aggregato al suddetto Dipart. i 31 Luglio 1866
16 Agosto 1867 10 Nov. 1867 3 Ottobre 1868 10 Marzo 1869 15 Aprile 1869	23 Sett. 1867 1 Marzo 1868 10 Marzo 1869 15 Aprile 1869 2 Maggio 1869	Nominato aiutante di bandiera del Comandante in Capo della 2ª Div. della squadra d'operazione e aggregato al 1º Dipart. Maritt. il 1º Agosto 1866
18 Genn. 1870 8 Sett. 1870	28 Giug. 1870 10 Dic. 1870	Cessa di essere aggregato al suddetto Dipart. i 28 Ottobre 1866.
11 Dic. 1870 24 Aprile 1873 21 Sett. 1873 18 Nov. 1874	16 Dic. 1870 21 Sett. 1873 16 Ott. 1874 1 Maggio 1975	Ha fatto la campagna di Guerra dell'anno 1860 contro gli Austriaci per l'Indipendenza d'Italia
10 Aprile 1876 1 Nov. 1876 1 Dic. 1876 17 Luglio 1879	14 Ott. 1876 1 Dic. 1876 16 Genn. 1878 6 Nov. 1879	Trasferito al 1º Dipart. Maritt. a datare dal 10 Maggio 1867 per Dispos. Ministeriale del 10 d.a
13 Luglio 1881 12 Sett. 1881	9 Sett. 1881 22 Ott. 1891	Aggregato al 2º Dipart. Maritt. il 16 Maggio 1867

DATA		CAMPAGNE DI GUERRA, COMBATTIMENTI, FERITE,
IMBARCO	SBARCO	AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI, INCARICHI, MISSIONI SPECIALI
16 Aprile 1882 16 Nov. 1882 1 Luglio 1883	26 Ott. 1882 21 Dic. 1882 3 Luglio 1883	Cessa di essere aggregato al 2º Dipart. Maritt. i 22 Luglio 1867
24 Luglio 1883 24 Giugno 1884	14 Agosto 1883 25 Giugno 1884	Aggregato al 3º Dipart. Maritt. il 16 Agosto 1867
3 Agosto 1884 1 Luglio 1886 22 Agosto 1889 16 Sett. 1889 13 Maggio 1890 16 Ott. 1890	31 Agosto 1885 11 Ott. 1886 16 Sett. 1889 18 Sett. 1889 18 Maggio 1890 1 Genn. 1891	Autorizzato a fregiarsi della medaglia istituita con M. Decr. 4 Marzo 1865 per la guerra com- battuta per l'Indipendenza d'Italia con la fascet- ta della campagna 1866
3 Agosto 1893 4 Agosto 1893	4 Agosto 1893 5 Sett. 1893	Aggregato al 2º Dipart. Maritt. il 3 Ottobre 1867
	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	Cessa d'essere aggregato al 7º Dip. Maritt.il 15 Aprile 1867.
		Conferitagli la medaglia d'argento al valore marina con Decreto 1 Maggio 1870 per essersi gettato in mare e salvato il G. Marino Pilo Manca che precipitava dalle Crocette del Duca di Genova in mare il 22 Marzo 1870 mentre essa nave trovavasi in crocera nel Golfo di Cagliari
		Aggregato al 7º Dipart. Maritt. li 11 Dicembre 1870
		Cessa d'essere aggregato al 7º Dipartimento il 16 Dicembre 1870
		In Licenza semestrale in base al R.D. 4 Agosto 1867 il 1º Gennaio 1871

D.	ATA	CAMPAGNE DI GUERRA, COMBATTIMENTI, FERITE, AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI, INCARICHI, MISSIONI SPECIALI
IMBARCO	SBARCO	
		Dalla licenza semestrale il 2 Luglio 1871
		Destinato a seguire il corso d'artiglieria Navale sul Piro Vascello Re Galantuomo il 2 Luglio 1871
		Cessa di seguire il detto corso il 27 Ottobre 1871
		Inviato a Torino onde seguire il corso d'istruzione presso la Scuola Superiore di Guerra il 13 Gennaio 1872 per Dispos. Ministeriale 10 Gennaio 1872. Dal 17 Luglio 1872 al 7 Agosto 1872 intraprese la campagna logistica sotto la direzione del Colonnello Cav. Ricci
		Con dispaccio 14 Agosto 1872 N. 7362 il Ministero ha partecipato il felice risultato degli esami da lui subiti subito al termine del corso, presso la Scuola Superiore di Guerra nell'anno scolastico 1871 e 72 nei quali riportò 19,67 punti di media totale su 20 di massimo il 1º degli Ufficiali di Marina che seguirono il detto corso.
		Dai comandati a Torino presso la scuola Superiore di Guerra il 14 Agosto 1872
	*	Trasferito al 2º Dipart. Maritt. a far tempo dal 16 Ottobre 1872 per Disposizione Ministeriale del 22 detto mese ed anno
		Destinato a prestar servizio presso la 1ª Div.ne della Scuola di Marina il 25 Ottobre 1872

DATA		CAMPAGNE DI GUERRA, COMBATTIMENTI, FERITE,
IMBARCO	SBARCO	AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI, INCARICHI, MISSIONI SPECIALI
		Esonerato dalla scuola di Marina 1ª Div.ne il 1 Aprile 1873
		Aggregato al 3º Dipart. Maritt. 18 Novembre 187
		Cessa l'aggregazione al 3° Dip. il 1° Maggio 187
		Aggregato al 1º Dipart. il 1º Novembre 1876
	,	Cessa la detta aggregazione il 1º Ottobre 187
		Trasferito al 1º Dipart. dal 1º Ottobre 1877 per Dispaccio Ministeriale del 15 Settembre dettanno.
		Destinato per l'insegnamento della tattica na vale alla Scuola Superiore di Guerra in Torin del 15 Marzo 1878 per Dispos.ne Ministeria del 29 Gennaio 1878
		Cessa dall'insegnamento della tattica nava presso la Scuola Superiore di Guerra in Torin il 16 Maggio 1878
		Assume le funzioni di segretario del Comitat del 1º Dipart. il 15 Giugno 1878
		Cessa dalle funzioni di segretario del Comitat del 1º Dipart. Mar. il 31 Ottobre 1878
		Destinato a prestare servizio presso la R. Scue la di Marina in Genova il 31 ottobre 1878

DATA		CAMPAGNE DI GUERRA, COMBATTIMENTI, FERITE,
IMBARCO	SBARCO	AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI, INCARICHI, MISSIONI SPECIALI
		Nominato professore Militare presso la F Scuola di Marina in Genova per l'insegnamen to agli allievi del 4° anno di corso della naviga zione piana per i soli mesi di lezione, per d sposiz. Minist. del 22 Dicembre 1878
		Assume provvisoriamente la carica di Comar dante il Distaccamento CRE in Genova 23 Feb braio 1879
		Cessa 11 Marzo 1879
	100.	Cessa dal prestar servizio presso la R. Scuola d Marina in Genova il 17 Luglio 1879
		Aggregato al 2º Dipart. il 17 Luglio 1879
		Cessa di essere aggregato al 2º Dipart. Maritt. 16 Novembre 1879
		Trasferito al 3º Dipart. Maritt. a far tempo di 1º Agosto 1880 per Disposizione Ministeria 23 Luglio 1880
		Destinato a prestare servizio presso la 2ª Div sione della R. Scuola di Marina in Genova il Novembre 1880
		Nominato Cavaliere nell'Ordine Equestre del Corona d'Italia con R. Decreto 20 marzo 1881
		Cessa dalla dalla R. Scuola di Marina in Geneva li 10 Luglio 1881
		Cessa di essere aggregato al 1º Dipart. li 10 Li glio 1881

DATA		CAMPAGNE DI GUERRA, COMBATTIMENTI, FERITE, AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI, INCARICHI,
IMBARCO	SBARCO	MISSIONI SPECIALI
		Aggregato al 2º Dipart. li 13 Luglio 1881
		In missione di R. Servizio da Malaga a Granata li 9 Settembre 1881
		Dalla Missione suddetta li 12 Settembre 1881
		Cessa d'essere aggregato al 2º Dipart. li 20 Ot tobre 1881
		Destinato a prestare servizio presso la R. Scuo la Superiore di Guerra in Torino per l'insegna mento della tattica Navale li 1º Marzo 1882
		Cessa dal prestare servizio alla Scuola suddetta li 16 Aprile 1882
		Aggregato al 1º Dipart. li 16 Aprile 1882
		Cessa d'essere aggregato al 1º Dipart. Maritt. l 26 Ottobre 1882
		Il Ministero della Marina tributa i meritati elog per la lodevole condotta da lui tenuta in occa sione dell'investimento del vapore inglese Childerie per dispos.ne Ministeriale 20 Dicem bre 1882
		Membro della Commissione per le visite pro ve e velocità in mare dei piroscafi della So cietà Generale di navigazione Italiana li 30 Maggio 1883

DATA		CAMPAGNE DI GUERRA, COMBATTIMENTI, FERITE, AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI, INCARICHI,
IMBARCO	SBARCO	MISSIONI SPECIALI
		Autorizzato a fregiarsi della medaglia istituit con R. Decreto del 26 Aprile 1883 col motto «Unità d'Italia 1848-1870»
		Destinato a prestare servizio presso la Direzio ne d'Artiglieria e Torpedini del 3º Dipart. M. 14 Agosto 1883
		Assume provvisoriamente la carica di Vice Diret tore alla suddetta Direzione li 14 Agosto detto
		Cessa dalla suddetta provvisoria carica il 10 Set tembre 1883
	3.00	Assume la destinazione presso la Direzione Art glieria e Torpedini ed Armi Portatili del 3º D part. Mar. il 1º Gennaio 1884
		In missione di R. Servizio a Torino li 7 Otto bre 1884
		Dalla missione suddetta li 5 Novembre 1884
		In missione di R. Servizio il 29 Dicembre 1884
		Dalla Missione li 26 Gennaio 1885
		Nominato Giudice effettivo del Tribunale li Maggio 1885
		In missione di R. Servizio in Fossano li 13 Mag gio 1885

DATA		CAMPAGNE DI GUERRA, COMBATTIMENTI, FERITE,
IMBARCO	SBARCO	AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI, INCARICHI, MISSIONI SPECIALI
		Dalla missione li 31 Luglio 1885
		Cessa dalla carica di Giudice effettivo del Tribu nale Mil.re li 1º Agosto 1885
		Cessa di prestare servizio presso la Direzione d'Artiglieria ed Armi Portatili il 1º Agosto 1885
		Assume la carica di Aiutante Maggiore in 1 ^{mu} de CRE li 25 Settembre 1885
		Trasferito al 1º Dipart. Maritt. dal 25 Settembre 1885 per Dispos.ne Minist. del 27 detto anno.
		Trasferito al 3º Dipart. Maritt. dal 1º Agosto 1893 per Dispos. Minist. 11 Luglio detto anno
		Medaglia d'oro di 1 ^a classe per la capitale in fluenza esercitato dal complesso dei suoi lavor sullo studio dell'arte militare marittima (Dispos Ministeriale 9 Gennaio 1899)
		In missione di R. Servizio a Berna dal 17 Giugno 1915 al
		In missione di R. Servizio a Firenze dal
		Trasferito al Dipartimento Mil. Mar. di Pola per disposizione ministeriale 11 Giugno 1921
		Iscritto al Comando Milit. Maritt. di Venezia pe R. Decreto 4 Gennaio 1923 N. 189

⁽non indicato).

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE SULLA VITA E L'OPERA DI DOMENICO BONAMICO

- Necrologia direzionale, «Rivista Marittima» aprile 1925, pp. I V.
- Documentazione matricolare e fascicolo personale presso l'Ufficio Storico Marina Militare.
- Enciclopedia Militare, Vol. II p. 344.
- F.V. Arminjon, Considerazioni sugli studi di geografia e strategia militare e marittima e appunti su un articolo del Ten. di vascello Bonamico («Rivista Marittima» settembre 1881), in «Rassegna Nazionale» dicembre 1881, pp. 502-523.
- F.V. Arminjon, Elementi della guerra marittima e difesa delle coste d'Italia libero esame di due opere del Tenente di vascello D. Bonamico, in «Rassegna Nazionale» febbraio 1881, pp. 302-331.
- F. Botti, *Il pensiero navale italiano a fine secolo XIX: Domenico Bonamico* (in Atti del Convegno Internazionale di Storia militare «Il Mediterraneo quale elemento del potere marittimo» Venezia, 16-18 settembre 1996, Roma, Ed. Uf. St. Marina Militare).
- E. Ferrante, *Il potere marittimo evoluzione ideologica in Italia*, Supplemento alla «Rivista Marittima» ottobre 1982.
- G. Fioravanzo, Introduzione alla ristampa di «Mahan e Callwell», Roma, Ed. Roma 1938, pp. 5-14.
- F. Garofalo, Un precursore, «Rivista Marittima» ottobre 1938, pp. 3-18.
- R. Guéze, Domenico Bonamico, in Dizionario Biografico degli Italiani, Roma, Ist. Enc. It. 1969, Vol. XI p. 532.
- G. Po, Introduzione alla ristampa del «Problema marittimo dell'Italia» e del «Potere Marittimo», Roma, Ed. Roma 1937, pp. 5-15.
- G. Roncagli, La perequazione militare e il problema marittimo d'Italia secondo Domenico Bonamico, Roma 1899.
- G. Sticca, Gli scrittori militari italiani, Torino, Cassone 1912, p. 356.

ELENCO DELLE OPERE, SAGGI E SCRITTI VARI DI DOMENICO BONAMICO

.

Le bibliografie finora pubblicate su Domenico Bonamico, scrittore estremamente fecondo, sono sommarie e largamente incomplete, con date non sempre esatte. Quella che ora noi proponiamo intende essere più completa e precisa delle precedenti, senza però escludere lacune minori. Come si accenna nelle «Pubblicazioni dell'Autore» riportate in fondo all'ultimo libro militare (*La missione dell'Italia*, 1914), oltre a scrivere parecchie opere letterarie (liriche, poemi, odi e sonetti, drammi), Domenico Bonamico - assiduo collaboratore per 38 anni della «Rivista Marittima - ha pubblicato articoli su parecchi altri periodici e giornali (*Internationale Revue* di Drescla, *Rivista Nautica*, *Lega Navale*, *Perseveranza*, *Giornale di Venezia*, *Gazzetta del Popolo*, *Tribuna* ...).

Da notare, infine, che parecchie sue opere raccolgono e in qualche caso ampliano articoli e saggi da lui scritti in precedenza.

1. OPERE(*)

- Sinossi di tattica navale anno scolastico 1878 1879, Torino, Scuola di Guerra 1878.
- I primi elementi della guerra marittima svolti alla Scuola Superiore di Guerra dell'Esercito, Torino, Tip. Operaia 1880.
- Sulla trasformazione del problema militare marittimo, Roma, Ed. Rivista Marittima 1881.
- La difesa marittima dell'Italia, Roma, Tip. G. Barbèra 1881.
- Considerazioni sugli studi di geografia militare e marittima, Roma, Tip. G. Barbèra 1881.
 - Per la difesa dello Stato. Considerazioni sull'opera del Ten. Col. Perrucchetti, Roma, Forzani 1884.
 - Indicatore del movimento reale e relativo, Spezia, Sichero 1887.
 - Telemetro automatico, Livorno, Acc. Navale 1888.
 - Indicatore di movimento, Roma, Ed. Rivista Marittima 1889.
 - Velocità economiche, Roma, Ed. Rivista Marittima 1889.
 - Considerazioni generali sulla strategia navale, Roma, Ed. Rivista Marittima 1894.
 - Strategia navale, Roma, Ed. Rivista Marittima 1895.
 - La situazione militare mediterranea, Roma, Ed. Rivista Marittima 1895.
 - Considerazioni critiche sull'opera «La guerra austriaca nell'Adriatico», Roma, Ed. Rivista Marittima 1897.
 - Il conflitto ispano americano, Roma, Ed. Rivista Marittima 1898.
 - Mahan e Callwell, Roma, Ed. Rivista Marittima 1899.
 - Il problema marittimo dell'Italia, Spezia, Lega Navale 1899.

^(*) Per opere si intendono libri oppure opuscoli che risultano editi a parte, quasi sempre estratti o raccolte di articoli sulla «Rivista Marittima». (N.d.c.)

- Il potere marittimo, Roma, Ed. Rivista Marittima 1899. (Tradotto in Inglese dal "Journal of U.S. Artillery" luglio agosto 1901, e in tedesco dalla "Marine Rundschau").
- Insegnamenti della guerra ispano-americana, Roma, Ed. Rivista Marittima 1900.
- La strategia e la tattica (in Lo Sviluppo marittimo nel sec. XIX, Roma 1905).
- La missione dell'Italia, Firenze, Fattori e Puggelli 1914.

2. ARTICOLI E SAGGI

- Memoria circa la resistenza dell'aria al movimento dei proiettili, «Rivista Marittima» 1870, Vol. I Fasc. II, pp. 285-297.
- Esame critico dei periodi difensivi terrestri e marittimi, «Rivista Marittima» 1878,
 Vol. III Fasc. IX, pp. 381 404.
- Esame critico dei sistemi difensivi terrestri e marittimi, «Rivista Marittima» 1878,
 Vol. IV Fasc. X, pp. 11 25.
- La potenzialità degli sbarchi in correlazione con la difesa per linee interne, «Rivista Militare Italiana» 1878, Vol. IV Fasc. X, pp. 141-152.
- L'avvenire marittimo dell'Italia (1878).
- Le flotte difensive-offensive, «Rivista Marittima» 1878, Vol. IV Fasc. XI, pp. 171 -195.
- I centri difensivi e strategici, «Rivista Marittima» 1879, Vol. I Fasc. I, pp. 15-58; Vol. I Fasc. II, pp. 207-218; Vol. I Fasc. III, pp. 403-424; Vol. II Fasc. IV, pp. 5-25.
- Le difese da costa, «Rivista Marittima» 1879, Vol. II Fasc. V, pp. 181-210 e Vol. II Fasc. VI, pp. 369-393.
- I determinanti della difesa navale. Considerazioni generali sulla difesa marittima dell'Italia, «Rivista Marittima» 1879, Vol. III Fasc. VII - VIII, pp. 35-78.
- I determinanti della difesa costiera, «Rivista Marittima» 1880, Vol. I Fasc. I, pp. 51-83.
- I determinanti della difesa interna, «Rivista Marittima» 1880, Vol. I Fasc. II, pp. 215-235 e Vol. I Fasc. III, pp. 479 504.
- Studio critico sulla trasformazione del problema militare marittimo, «Rivista Marittima» 1880, Vol. II Fasc. V, pp. 269-292.
- La difesa marittima dell'Italia. Sintesi e conclusione, «Rivista Marittima» 1880, Vol. II Fasc. IV, pp. 5-55.
- Ordinamento delle piazze marittime, «Rivista Marittima» 1880, Vol. II Fasc. VI, pp. 503-536.
- Considerazioni sugli studi di geografia militare continentale e marittima, «Rivista Marittima» 1881, Vol. III Fasc. IX, pp. 397-421; Vol. IV Fasc. X - XI pp. 109-144; Vol. IV Fasc. XII, pp. 387-419.
- La difesa dello Stato; considerazioni sull'opera del tenente colonnello Giuseppe Perrucchetti, «Rivista Marittima» 1884, Vol. II Fasc. VI, pp. 383-405 e Vol. III Fasc. VII-VIII, pp. 47-81.
- La potenzialità espansiva dell'Italia, «International Revue», Dresden 1885.
- Indicatore di movimento, «Rivista Marittima» 1889, Vol. I Fasc. I, pp. 7-31.
- Considerazioni sul primo tema delle manovre militari italiane, «Rivista Marittima» 1894, Vol. II Fasc. VI, pp. 297-326, Vol. III, Fasc. VII pp. 5-40; Vol. III, Fasc. VIII-XI, pp. 275-318.

- Strategia navale. Considerazioni generali, «Rivista Marittima» 1894, Vol. II Fasc. V, pp. 147-187.
- Strategia navale. Criteri di potenzialità marittima, «Rivista Marittima» 1895, Vol. I Fasc. III, pp. 427-448 e Vol. II Fasc. IV, pp. 51-71.
- La situazione militare mediterranea, «Rivista Marittima» 1895, Vol. II Fasc. VI, pp. 411-451; Vol. III Fasc. VII, pp. 57-113; Vol. III Fasc. VIII IX, pp. 379-423; Vol. IV Fasc. X, pp. 99-149; Vol. IV Fasc. XI, pp. 273-312; Vol. IV Fasc. XII, pp. 513-562.
- Mahan e Callwell, «Rivista Marittima» 1897 (Vol. IV Fasc. X, pp. 15-45; Vol. IV Fasc. XI, pp. 239-264; Vol. IV Fasc. XII, pp. 471-497), «Rivista Marittima» 1898 (Vol. I Fasc. II, pp. 237-263; Vol. I Fasc. III, pp. 427-467; Vol. IV Fasc. XI, pp. 271-311), «Rivista Marittima» 1899 (Vol. I Fasc. I, pp. 101-134; Vol. I Fasc. II, pp. 339-366).
- Il conflitto ispano-americano: Supplementi allegati alla «Rivista Marittima» 1898 (Vol. II Fasc. V, Vol. II Fasc. VI, Vol. III Fasc. VIII, Vol. III Fasc. VIII-IX, Vol. IV Fasc. X)
- Il problema marittimo, «Gazzetta del popolo» 12 gennaio 1899.
- Gli obiettivi marittimi, «Gazzetta del Popolo» 13 gennaio 1899.
- Il problema marittimo: la flotta necessaria, «Gazzetta del Popolo» 15 gennaio 1899.
- Il problema marittimo: Marina e finanza, «Gazzetta del Popolo» 18 gennaio 1899.
- Il problema marittimo: Marina e alleanze, «Gazzetta del Popolo» 3 febbraio 1899.
- Il problema marittimo: Esercito e Marina, «Gazzetta del Popolo» 6 febbraio 1899.
- Insegnamenti della guerra ispano-americana, «Rivista Marittima» 1900 (Vol. I Fasc. III, pp. 397-418; Vol. II Fasc. II, pp. 221-247; Vol. II Fasc. III, pp. 441-478; Vol. III Fasc. I, pp. 53-81; Vol. III Fasc. II-III, pp. 257-275; Vol. IV Fasc. I, pp. 77-109).
- Il problema navale e la costituzione delle armate (vari numeri della "Gazzetta del Popolo" 1900).
- La strategia nel secolo XIX, «Rivista Marittima» 1901 Vol. II Fasc. I, pp. 61-82.
- La tattica navale nel secolo XIX, «Rivista Marittima» 1901, Vol. II Fasc. II, pp. 257-287.
- La difesa mobile costiera, «Rivista Marittima» 1902, Vol. III Fasc. VII, pp. 5-22.
- Le fortificazioni di Genova, «Rivista Marittima» luglio 1902.
- Il governo tattico delle flotte di Rudolf Von Labrès, «Rivista Marittima» 1902, Vol. III Fasc. VII, pp. 193-253.
- La situazione politica in Oriente, «Rivista Nautica» febbraio 1904.
- L'obiettivo militare della guerra, «Giornale d'Italia» 8 febbraio 1904.
- Il conflitto russo-giapponese. La genesi del conflitto, «Rivista Marittima» 1904, Vol. I Fasc. II, pp. 235-255.
- Il conflitto russo-giapponese. Gli avvenimenti politico-militari, «Rivista Marittima» 1904, Vol. I Fasc. II, pp. 403-410.
- Il conflitto russo-giapponese. La preparazione alla guerra, «Rivista Marittima» 1904, Vol. I Fasc. III, pp. 527-549.
- Il conflitto russo-giapponese. Caratteristiche generali della guerra, «Rivista Marittima» 1904, Vol. II Fasc. I, pp. 59-85.
- Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti e considerazioni, «Rivista Marittima» 1904, Vol. II Fasc. I, pp. 185-199.

- Il conflitto russo-giapponese. Il primo periodo della guerra, «Rivista Marittima» 1904, Vol. II Fasc. II, pp. 337-371.
- Il compito di Witheft e Besobrazov, "Giornale d'Italia" 23 giugno 1904.
- Il conflitto russo-giapponese. II secondo periodo della guerra, «Rivista Marittima» 1904, Vol. III Fasc. I, pp. 61-97.
- Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti e considerazioni, «Rivista Marittima» 1904, Vol. III Fasc. I, pp. 132-145.
- *Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti e considerazioni*, «Rivista Marittima» 1904, Vol. III Fasc. II III, pp. 325-347.
- Il conflitto russo-giapponese. II terzo periodo della guerra, «Rivista Marittima» 1904,
 Vol. IV Fasc. I, pp. 79-125.
- Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti, «Rivista Marittima» 1904, Vol. IV Fasc. I, pp. 157-167.
- Il conflitto russo-giapponese Avvenimenti e considerazioni, «Rivista Marittima» 1904, Vol IV Fasc. II, pp. 329-347.
- Il conflitto russo-giapponese. Il quarto periodo della guerra, «Rivista Marittima» 1904, Vol. IV Fasc. III, pp. 479-504.
- Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti, «Rivista Marittima» 1904, Vol. IV Fasc. III, pp. 557-566.
- Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti, «Rivista Marittima» 1905, Vol. I Fasc. I, pp. 151-160.
- Il conflitto russo-giapponese. Il quinto periodo della guerra, «Rivista Marittima» 1905, Vol. I Fasc. II, pp. 323-356.
- Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti, "Rivista Marittima" 1905, Vol. I Fasc. II, pp. 384-392.
- Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti e considerazioni, «Rivista Marittima» 1905, Vol. I Fasc. III, pp. 579-594.
- Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti considerazioni, "Rivista Marittima" 1905, Vol. II Fasc. IV, pp. 181-197.
- Il conflitto russo-giapponese. Cronaca e considerazioni, «Rivista Marittima» 1905,
 Voi. II Fasc. V, pp. 407-428.
- La grande battaglia di Tsushima, «Rivista Marittima» 1905, Vol. II Fasc. VI, pp. 499-517.
- Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti, «Rivista Marittima» 1905, Vol. II Fasc. VI, pp. 664-676.
- Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti, «Rivista Marittima» 1905, Vol. III Fasc. VII, pp. 137-146.
- Il conflitto russo-gispponese. II sesto periodo della guerra, «Rivista Marittima» 1905,
 Vol. III Fasc. VIII, pp. 331-371.
- Il conflitto russo-giapponese. Avvenimenti, «Rivista Marittima» 1905, Vol. III Fasc. VIII, pp. 429-446.
- Il conflitto russo-giapponese. Conclusione, «Rivista Marittima» 1905, Vol. IV Fasc. X, pp. 27-60.
- Guerra alla guerra, «Rivista Marittima» 1907, Vol. III Fasc. IX, pp. 279-284.
- Un problema d'ingegneria navale, «Rivista Marittima» 1908, Vol. III Fasc. IX, pp. 309-316.

3. RECENSIONI PIÙ SIGNIFICATIVE

- Difesa marittima ed economie. Elementi di strategia e tattica navale (del contrammiraglio G. Gonsalez), «Rivista Marittima» 1895, Vol. I Fasc. III, pp. 579-584.
- Effects of maritime command on land campaigns since Waterloo (del maggiore C.E. Callwell, London 1897), «Rivista Marittima» 1897, Vol. II Fasc. IV, pp. 231-236.
- Heroic Japan. A history of the war between China and Japan (di J. W. Eastlake e Y. Yoshi-Aki), «Rivista Marittima» 1898, Vol. III Fasc. VII, pp. 194-200.
- Gli effetti del dominio del mare sulle operazioni terrestri da Waterloo in poi (di C.E. Callwell, tradotto e pubblicato a cura del Comando del Corpo di Stato Maggiore dell'Esercito, Torino 1898), «Rivista Marittima» 1898, Vol. IV Fasc. X, pp. 137-139.
- L'attacco e la battaglia di Lissa nel 1866, Genova 1898 (di Mons. Domenico Parodi), «Rivista Marittima» 1899, Vol. I Fasc. II, pp. 476-480.
- Lessons of the war with Spain (di A.T. Mahan, London 1899), «Rivista Marittima» 1900, Vol. I Fasc. I, pp. 185-186.
- The downfall of Spain (di H.W. Wilson, London 1900), «Rivista Marittima» 1900, Vol. II Fasc. II, pp. 369-371.
- La guerra in mare (del comandante E. Bollati di S. Pierre, Torino 1900), «Rivista Marittima» 1900, Vol. III Fasc. III, pp. 394-396.
- Patria y Sea Power (del tenente di vascello M. Anduyar Solana, El Ferrol 1901),
 "Rivista Marittima" 1901, Vol. III Fasc. pp. 421-425.
- Taktische Betrachtungen über das Doppelstaffel System (del capitano di vascello R. Von Labrès, Berlin 1900 - 1901), «Rivista Marittima» 1901, Vol. IV Fasc. X, pp. 189-194.
- The naval campaign of Lissa (di W. Laird Clowes 1901), «Rivista Marittima» 1901
 Vol. IV, Fasc. XI pp. 367-374.
- Elementi di arte militare marittima Vol. I (comandante G. Sechi, Livorno 1903),
 Rivista Marittima 1904, Vol. I Fasc. I, pp. 222-224 (riportata all'inizio del Vol. II 1906 della stessa opera).
- Navi o battaglioni? (del tenente di vascello C. Santoro 1903), «Rivista Marittima»
 1904, Vol. I Fasc. I, p. 224.
- Il programma delle future costruzioni navali (del vice-ammiraglio C. Marchese, Torino 1905), «Rivista Marittima» 1905, Vol. III Fasc. VII, pp. 181-184.
- L'equilibrio del Mediterraneo (del col. comm. F. Cuniberti), «Rivista Marittima» 1905, Vol. IV Fasc. XI, pp. 450-452.
- Aperçu de tactique navale (del comandante H. Vignot), «Rivista Marittima» 1905,
 Vol. IV Fasc. XI, pp. 442-450.

4. LETTERE PIÙ SIGNIFICATIVE

 Critica e verità (replica alle critiche espresse dal capitano di vascello V.M. Concas y Palau ai suoi *Insegnamenti della guerra ispano-americana*), «Rivista Marittima» 1901, Vol. I Fasc. III, pp. 463-467.

- Fleet in being (critica al concetto di fleet in being espresso dal comandante G. Roncagli in un precedente articolo sulla Rivista), «Rivista Marittima» 1901, Vol. III Fasc. VII, pp. 71-72.
- A proposito della battaglia di Tsushima (replica alle critiche del vice-ammiraglio C. Marchese al suo articolo La grande battaglia di Tsushima), «Rivista Marittima» 1905, Vol. IV Fasc. I, pp. 137-139.

5. PREFAZIONE

Al libro Navi da guerra e difese costiere, Torino 1903, del capitano di fregata E.
 Bollati di Saint Pierre, suo ex-allievo e seguace delle sue teorie.

6. OPERE LETTERARIE (*)

- Taide. Scene elleniche, Livorno, Giusti 1886.
- Lirica del mare, Roma, Forzani & C. 1896.
- La vittoria. Cantica (1906).
- La vittoria. Poema. Parte I.

^(*) La bibliografia allegata a La missione dell'Italia (1914) segnala anche:

⁻ opere pronte per la scena: tre drammi storici e due drammi di carattere moderno;

[–] opere di prossima pubblicazione: La Vittoria. Poema. Parte II e Lirica del mare, Odi e sonetti (in parte già pubblicata).

INDICE DEI NOMI DI PERSONA E DEI PRINCIPALI ARGOMENTI

A

ABOUKIR (battaglia), 106, 142, 877.

ACTON, Ferdinando (Amm.), 14, 16, 22 (nt 21), 30, 51, 52, 59, 60, 64 e nt 73.

ADUA (battaglia), 79, 447, 488 (nt 15), 509 e nt 3.

AERONAUTICA, 363, 370, 384 (nt 26).

AFFONDATORE (ariete corazzato), 65, 69, 605.

A.F.J., 63 e nt 82.

AGRIPPA (Amm.), 102, 104, 875.

AGUSTIN (Governatore), 687, 689.

ALAVA (Amm.), 662.

ALBINI, Giovan Battista (Amm.), 12.

ALCIBIADE, 102, 104, 106, 109, 341, 589, 875, 877.

ALESSANDRIA (bomb. navale), 721.

ALESSANDRO MAGNO, 102, 105, 106, 211.

ALESSANDRO III (ZAR), 159.

ALESSIO COLERGI, 130.

ALEXEIEV (Amm.), 796, 814, 868, 871, 878.

ALGRANATI, I.E. (CAP. CORVETTA), 61, 62 (nt 77), 94, 594, 597.

ALMAGIÀ, Guido (Cte), 20 e nt 17.

AMILCARE BARCA, 341.

ANCONA, (fregata corazzata), 65.

ANDERSON (gen.), 744.

ANDREA DORIA (Amm.), 102, 103 e nt 14, 104, 109, 159, 341, 875.

ANDREA DORIA (CORAZZATA), 51.

ANDUJAR-Y-SOLENA (ten. Vascello), 440, 778.

ANGUNALDO, Emilio, 670, 744 e nt 16.

ANNIBALE, 102, 373 (nt 8).

ANNIENTAMENTO DELLE FORZE NAVALI, NEMICHE (LOTTA ESCLUSIVAMENTE NAVALE), 326, 352, 355, 356, 364, 367, 368, 420, 422, 903, 904.

ARALDI, ANTONIO (gen.), 469 e nt 4.

ARCIDUCA CARLO, 35, 36, 102.

ARISTIDE, 102, 103.

ARMINIJON, VITTORIO (Amm.), 89, 95, 99, 47 e nt 7, 574, 594.

ARTE MILITARE MARITTIMA (o NAVALE), 20, 39, 43 (nt 42), 50, 52, 203, 565, 566, 571, 572, 573, 574, 592.

ASDRUBALE, 102.

ASSERETO (Amm.), 589.

ASTUTO, G. (Cte), 186, 451 e nt 3, 452, 454, 887.

ATTLMAYR (VON), Ferdinand Ritter, 12, 93, 572, 593, 594, 596, 597, 778.

AUBE, THEÓPHILE (Amm. e Ministro), 52, 53 e nt 62, 54, 55, 60, 62, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 78 e nt 3, 89, 90, 95, 99, 111, 112, 117, 135 e nt 20, 177, 220 (nt 26), 478, 494, 500 e nt 15, 544, 574, 575, 594, 595, 778.

AUÑON (Ministro della Marina), 715.

AVALLONE, C., 304 e nt 21.

AVETA, F., 302 e nt 18, 311.

AYSCOUGH (Amm.), 272.

AZIO (battaglia), 96, 844.

B

BACON, 594.

BACONE, 122.

BAGGIO, Filippo (Amm.), 574, 594, 595, 596, 600, 601, 778.

BALBO, Cesare, 9, 199, 204, 439, 907.

BARBAROSSA (Amm.), 103 e nt 14, 159, 875.

BARONE, Enrico (ten. col.), 457 e nt 13, 458. BERANGER (Amm. e Ministro), 684, 698, 699.

BERCHET, G., 298 e nt 12.

BERMEJO (Amm. e Ministro), 684, 699.

BERNOTTI, Romeo (Amm.), 25 (nt 24), 369, 438, 478, 499 (nt 14), 594, 595, 600, 601, 778, 911 (nt 37), 917 e nt 49.

BERTOLÉ - VIALE, Ettore (Gen.), 469.

BERTOLINI, 95.

BESOBRAZOV (Amm.), 817, 818, 819, 860, 878.

BERTHELL, 94.

BETTÒLO, Giovanni (Amm. e Ministro), 23 (nt 22), 62 (nt 81), 63, 65 e nt 84, 435 (nt 5).

BIGOT DE LA MOROGUE, 91.

BLANCH, Luigi, 376 (nt 14).

BLANCO (Governatore), 687, 698, 713, 714.

BLAKE, Robert (Amm.), 102, 107, 272, 273, 280.

BLOCCO NAVALE, 25, 26, 144, 213, 258, 261, 289, 322, 323, 324, 325, 326, 351, 354, 355 e nt 33, 359, 416 (nt 56), 417, 418 (nt 57), 419, 420, 423, 491, 496, 497, 498, 574, 576, 577, 579, 580, 584, 585, 608, 609, 614, 617, 618, 619, 645, 671, 674, 676, 682, 684, 685, 690, 693, 694, 695, 696, 697, 705, 711, 712, 713, 716, 728-735, 737, 738, 784, 792, 808, 810, 811, 812, 816, 819, 820, 822, 901, 904, 908, 909, 910.

BOCCANEGRA, Egidio (Amm.), 102.

BOISMELÉ ET RICHEBOURG, 96 e nt 10, 97, 571.

BOISSE (Cte), 184 e nt 6, 214 e nt 12, 379 (nt 17).

BOLLATI DI SAINT PIERRE, Eugenio (Cte), 185, 434 e nt 4, 435 e nt 5, 436, 444, 473 e nt 12, 573, 596, 614.

BONAMICO, Domenico, 7, 9, 10 nt 5, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 (nt 15), 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 34 R nt 26, 35, 36, 37 e nt 30, 38, 39, 40, 41, 42 e nt 38, 43, 44, 45, 46, 47, 48 e nt 52, 49 e nt 53, 50 e nt 55, 51, 52, 53,54,55,56,57,58,59,60,61 e nt 75, 62, 63, 64 e nt 83, 65, 66, 67, 68 e nt 5, 69, 70, 71, 72, 73, 84, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81 e nt 91, 82, 87, 94, 149, 171 (nt 8), 183 e nt 3, 184, 185, 186, 187, 189, 191, 192, 193, 194, 195, 197, 198, 199 e nt 38, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209 e nt 1, 210 (nt 5), 213 (nt 11), 214 (nt 13, 14, 15), 216 (nt 17, 18, 19), 217 (nt 21), 220 (nt 26), 221 (nt 26), 222 (nt 27), 223 (nt 28), 227 (nt 30), 228 (nt 31), 230 (nt 33), 232 (nt 37), 233 (nt 37), 237, 238, 239, 242, 245 e nt 3, 246 (nt 5), 247 (nt 6, 7, 8), 249 (nt 10), 250 (nt 11), 251 (nt 12, 13), 256 (nt 15), 261 (nt 16), 262 (nt 17), 263 (nt 19, 20, 21), 265, 267 (nt 2), 269 (nt 3), 283 (nt 11), 286 (nt 12), 287, 288, 289, 291 (nt 2), 301 (nt 16), 302 (nt 17, 18, 19, 20), 312 (nt 28), 314 (nt 29), 316 (nt 30), 318 (nt 33), 321 (nt 37, 38 e 39),

323, 325, 326, 327 (nt 2 e 3), 329 (nt 6), 335 (nt 15), 348 (nt 24), 349 (nt 25), 357 (nt 36), 358 (nt 37 e 38), 359 (nt 39 e 40), 363, 364, 367, 368, 372 (nt 2), 375 (nt 12), 378 (nt 15), 381 (nt 21), 388 (nt 32), 389 (nt 34), 390 (nt 36), 396 (nt 43), 401 (44), 412 (nt 50 e 52), 431, 433, 434 e nt 3, 435, 436, 437, 438, 439, 441, 442, 444, 447 e nt 2, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 457, 458, 459, 461, 465, 466, 467, 468 e nt 1, 2, 3, 469 (nt 4, 5 e 6), 470 e nt 7, 471 (nt 8 e 9), 472 (nt 10 e 11), 473, 474 (nt 15), 475, 477, 478, 481 e nt 4 e 5, 482 (nt 6), 483 (nt 7), 484 nt. 9-10, 487 e nt 13 e 14, 491, 492, 493 (nt 1), 494 (nt 3), 495 (nt 5 e 6), 496 (nt 8 e 9), 497 (nt 10), 498 (nt 11 e 12), 499 (nt 13 e 14), 500 e nt 15, 502 (nt 18 e 19), 504 (nt 20), 507, 508 (nt 1 e 2), 510 (nt 6 e 7), 512 (nt 12), 513 nt 13, 15, 16, 514 (nt 17), 515 (nt 18), 516 (nt 20), 517, 518 (nt 22), 519 nt 23, 24, e 25, 520 (nt 26, 27), 521 nt 29, 30, 524 nt 31, 525, 526 nt 2, 527 nt 4, 530 nt 5, 537 (nt 8), 538 nt 9, 540 nt 13, 543, 544, 545, 546, 548 (nt 2), 549 (nt 3, 4 e 5), 550 (nt 6 e 7), 551 (nt 9), 552 (nt 10 e 11), 553 (nt 12 e 13), 554, 555 (nt 17 e 18), 556 (nt 20), 557 (nt 21 e 24), 558 (nt 25), 559 (nt 26), 561 (nt 27), 562 (nt 30), 565, 566, 572, 573, 574, 584, 585, 593 (nt 1), 613, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 771, 772, 773, 774, 775 e nt 6, 790 (nt 3), 807 (nt 4), 811 (nt 6), 844, 848, 883, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 909 e nt 34, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918.

BONIFACIO, Marchese di Monferrato, 130. BOTTA, Carlo, 216 (nt 18), 238.

BOTTI, Ferruccio, 8 (nt 2), 13 (nt 6), 21 (nt 19), 35 (nt 27), 36 (nt 29), 48 (nt 51), 55 (nt 69), 185 (nt 10), 195 (nt 31), 199 (nt 37), 246 (nt 5), 256 (nt 15), 262 (nt 17), 376 (nt 14), 384 (nt 25), 396 (nt 43), 447, 479, 487 (nt 13), 561 (nt 27), 562 (nt 29), 891 (nt 8), 892 (nt 10 e 11), 897 (nt 16), 908 (nt 30).

BOÜET DE WILLAUMEZ, Emile (Amm.), 36, 93, 94, 571, 572, 573, 586, 593, 594, 597, 598, 603.

BOURGOIS, V. (Amm.), 93, 573, 593, 594, 596, 597.

BOUTAKOFF (Amm.), 93, 593, 596, 597, 598.

BOYNTON, CHARLES, 572.

BRENNO, 135.

BRENTON, 119, 571.

BRIDGE, 90, 93, 594.

BENEDETTO BRIN (corazzata), 65, 70, 81, (nt 91).

BRIN BENEDETTO (gen. G.N.), 16, 22 e nt 21, 23 e nt 22, 30, 51, 52 e nt 60, 58, 60, 61, 62, 63, 64, e nt 83, 67, 70, 95, 454, 594, 595.

BRUEYS (Amm.), 104.

BUCKLE, H.T., 212, 542 e nt 13.

BUSTAMANTE (Cte), 714.

C

CALISTO GARCIA, 670.

CALLWELL, C.E. (gen.), 10 (nt 5), 11, 12, 13, 64, 75, 149, 183, 184, 187 e nt 20, 188, 189, 190 e nt 24, 191, 192, 193, 194, 195, 198, 199 e nt 38, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210 e nt 3 e 4, 211, 212, 213 e nt 10, 215, 216 e nt 17 e 19, 217, 218, e nt 22, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245 e nt 2, 246, 247, 248, 261 e nt 16, 265, 262 e nt 17, 287, 302, 305 (nt 23), 308, 312, 320, 321 e nt 36, 325, 327, 331, 333 (nt 11), 346, 348 (nt 24), 349, 358 (nt 37), 362, 363, 364, 365, 371, 372, 377, 424, 430 e nt 1, 439, 440, 447, 453, 455, 456, 480, 572, 573, 614, 619, 651 (nt 2), 778, 883 e nt 1, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 899, 900, 903, 905, 906, 907, 909, 910, 914, 916, 917, 918.

CALTHORPE, A.G., 594.

CAMARA, Manuel (Amm.), 618, 644, 674, 677, 679, 690, 699, 700, 714, 715, 716, 838.

CAMPBELL, 93, 594.

CAMPOFREGOSO, Luigi, 204.

CANGEMI, S. (cap.), 193 e nt 291, 215 (nt 16).

CANTÙ, Cesare, 8 (nt 3), 122, 131, 295 (nt 6), 297 e nt 10, 300 e nt 15, 320.

CAPO BEAHY (battaglia), 321 (nt 36), 332, 346.

CAPZEVIC, S., 594.

CARACCIOLO (corazzata), 441.

CARIGNANI, G., 508 e nt 1, 516 e nt 21.

CARLO MAGNO, 102.

CARLO II d'Inghilterra, 272, 277, 278.

CARLO V, 235, 272.

CARTESIO, 122.

CASANOVA (Editore), 184.

CASTEX, Raoul (Amm.), 205 e nt 44.

CAVALLI Giovanni, (gen.), 262 (nt 17).

CAVITE (battaglia), 585, 601, 604, 607, 642, 672, 688, 715, 723-727, 844.

CAVOUR, Camillo, 251 e nt 12.

CERBONI, G., 537 e nt 8, 545.

CERVERA, Pasqual y Toyete (Amm.), 572, 607, 614, 616, 617, 618, 620, 641, 642,

644, 645, 647, 648, 649, 656, 673, 676,

677, 679, 680, 685, 687, 690, 691, 692,

694, 695, 696, 699, 700, 701, 702, 703,

704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 724, 730, 732, 735

712, 713, 714, 715, 724, 730, 732, 735, 737, 738, 739, 740, 861.

CESARE, 89, 97, 102, 174, 211, 213, 341, 373 (nt 8), 375 (nt 12), 377.

CHABAUD-ARNAULT, 71, 94, 267, 285, 571, 572, 573, 586, 594.

CHAMBERLAIN, 655.

CHARLES MARTEL (corazzata), 82.

CHARMES, G., 575, 594, 595.

CHEVALIER, E., 119, 571, 572, 573, 594, 623.

CHOISEUL, 231, 235.

CHOPART, 93.

CIALDINI, Enrico, (gen.), 185.

CIMONE, (Amm.), 102.

CLARK (Cte Oregon), 702.

CLARKE, George S. (Col.), 153, 574, 626, 655, 747.

CLAUSEWITZ, Karl (gen.), 35 e nt 27, 36, 49 e nt 54, 73, 87, 88 nt 4), 89 e nt 4, 91, 99, 100, 104, 116, 132, 149, 166 e nt 4, 179, 200, 213 (nt 10), 246 (nt 5), 249 e nt 10, 263 (nt 20), 265, 270 (nt 4), 283 (nt 10), 312 (nt 28), 323, 327 (nt 2), 328 (nt 5), 363, 376 (nt 14), 378 (nt 15), 413 (nt 54), 502 e nt 18, 574, 775, 886, 891, 892, 893, 899, 900, 907.

CLERK, John of Eldin, 570, 586, 589, 775.

COLBERT, 220, 231, 235, 267, 271, 277, 340, 346.

COLOMB, P.H. (Cte), 77, 93, 94, 205, 573, 593, 594, 596, 597, 600, 672, 778.

COLLINGWOOD (Amm.), 355.

COMMANDANT Z. (Paul Fontin), 54 (nt 64), 70, 71, 72, 100, 173, 220 (nt 26), 500 e nt 15, 573, 574, 575, 594, 778.

COMMISSIONE D'INCHIESTA PER L'ESER-CITO (1907), 443.

COMMISSIONE D'INCHIESTA PER LA MA-RINA (1906), 443.

COMMISSIONE PERMANENTE PER LA DI-FESA DELLO STATO, 13, 14 e nt 8, 15, 16, 41, 42, 468 e nt 3, 469 e nt 5 e 6, 470, 471.

COMTE, 122.

CONCAS Y PALAU, V. (Cte), 572, 618, 620, 646, 662 e nt 8, 674, 688 e nt 13, 714, 726 (nt 15).

CONDÉ (Principe), 102, 105, 106, 277.

CONTE DI ARANDA, 622.

CORBETT, Julian, 12, 205, 431 e nt 2, 439, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895 e nt 12, 896, 898, 899, 900 e nt 21, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 908 e nt 31, 909, 910 e nt 35, 911, 913 e nt 40, 914, 915, 916, 917, 918.

CORDES, M., (Ten. Vascello), 94, 593, 598, 601.

CORRARD, 93.

CORRELAZIONE TERRESTRE-MARITTI-MA, 20 (nt 18), 30, 48, (nt 51), 50, 51, 133, 189, 192, 194, 205, 211, 238, 240, 244, 246, 247, 261, 263, 320, 344, 409, 416, 435, 438, 439, 498, 566, 569, 570, 577, 579, 580, 583, 585, 651, 668, 706, 709, 716, 875, 884, 886, 887, 888, 889, 890, 892, 896-898, 899, 900, 901, 907, 915.

CORSI, Carlo, (gen.), 470 e nt 7.

COSENTINO, E., 297 e nt 10.

COSENZ, Enrico (Gen.), 15.

COTTRAU, Paolo (Amm.), 52, 61 nt 74 e 75, 95, 470 e nt 7, 573, 575.

COURBET, Amedée (Amm.), 71, 94, 594, 597. COUTAU-BÉGARIE, Hervé (Prof.), 53 (nt 62), 184 (nt 6), 198 e nt 36, 205 e nt 44, 221 (nt 26).

CROCE, Benedetto, 7, 8 (nt 1).

CROWL, P.A., 899 e nt 20.

CROWNINSHIELD (Cte, Membro dello Strategie Board), 723.

CUNIBERTI, Felice (ten. col.), 456.

CUNIBERTI, Vittorio E. (Ing. navale), 52 (nt 60), 65, 81 (nt 91).

CURZOLA (battaglia), 107.

CURVILLE, 594.

CUSTOZA (battaglia 1866), 241.

D

DABORMIDA, Vittorio (gen.), 462, 464, 470 e nt 7.

D'ADDA, Lorenzo, 473 (nt 12).

D'AGLIANO, 594.

DAL VERME, Luchino (gen.), 774 e nt 3.

D'AMICO, E., 20 e nt 17.

DANDOLO (corazzata), 10, 22 (nt 21), 23, 52 (nt 60), 65.

DANIEL, 571.

DANTE ALIGHIERI (corazzata), 442.

DANTON, 165.

DARRIEUS, Gabriel, 443.

DE AMEZAGA, Carlo (Amm.), 62 e nt 81, 63, 469 e nt 5, 470 e nt 7, 473 e nt 12, 573, 594.

DE BENEDICTIS, 94.

DE BOECK, 97.

DECIO BRUTO (Amm.), 102.

DECRÈS, Dionise (Amm.), 569.

D'ESTRÈES (Amm.), 278, 279, 282, 569. DEGOUY, 71.

DE GRASSE (Amm.), 589, 775.

DE GUEYDON (Amm.), 93, 593, 594, 596, 597, 598, 778.

DE LA GRAVIÈRE, Jurien, 53 e nt 63, 93, 94, 97, 98 e nt 13, 100, 103, 118, 159, 194, 200, 217, 265, 571, 572, 573, 586, 593, 594, 596, 597, 598, 600, 778.

DE LARMINAT, 94, 593.

DELBRÜCK (Prof.), 78 (nt 90).

DELFINO (primo sommergibile italiano), 364. DE LUCA, Roberto (Cte), 52, 61 e nt 75, 571, 574.

DEPRETIS, Agostino, 12, 240.

DESAIX (gen.), 107.

DEWA (Amm.), 820.

DEWEY, George (Amm.), 613, 640, 673, 674, 686, 687, 688, 689, 715, 724, 725, 727, 744.

DE ZERBI, Rocco, 68 (nt 85).

DIESBACH (Cte), 185 (nt 11).

DI GIAMBERARDINO, Oscar (Amm.), 203 e nt 42.

DISLÈRE, M.P., 23, 94, 573, 574, 594.

DOBROTVOSKY (Amm.), 838.

DOMINIO DELL'ARIA, 908.

DOMINIO DEL MARE, 9, 11, 17, 21, 33, 46, 47, 54, 55, 71, 94, 131, 133, 134, 146, 190, 191, 193 e nt 30, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 204, 205, 207, 208, 210 e nt 3, 213 e nt 11, 220 (nt 26), 226, 229, 230, 238, 239, 240, 241, 243, 244, 245 (nt 2), 246, 247, 248, 261, 262, 263, 266, 271, 289, 290, 291, 296, 305, 312 e nt 28, 313, 314, 316, 317 (nt 31), 320, 321, 322 e nt 40, 323, 326, 327, 330, 344, 347, 349, 352, 353, 354, 355, 358 e nt 37, 360, 361 e nt 43, 362 (nt 44), 368, 369, 370, 382, 415, 416, 417, 418, 421, 432, 434, 448, 449, 451, 452, 453 e nt 6, 455, 456, 461, 462, 463, 465, 466, 479, 483, 487 (nt 14), 492, 498, 514, 515, 566, 567, 570, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 619, 623, 626, 627, 628, 651, 657, 665, 666, 667, 671, 684, 693, 696, 721, 750, 756, 759, 773, 774, 783, 784, 786, 788, 791, 792, 793, 794, 795, 799, 803, 804, 805, 806, 807, 822, 836, 843, 855, 866, 869, 873, 875, 884, 885, 886, 890, 897, 900, 901, 902, 904, 906, 908, 912, 913, 915

DOMINION OF WATERS, 195.
DORIA, Lamba (Amm.), 107, 589, 875.
DORIA, Luciano (Amm.), 102, 875.
DORIA, Oberto (Amm.), 107, 589, 875.
D'ORVILLIERS, Louis (Amm.), 586, 589, 601.
DOUGLAS, Howard (gen.), 35, 48, 93, 573, 574, 593, 597, 598.

DOUHET, Giulio (gen.), 487 (nt 13), 908.

DOVER (battaglia), 273.

DOWSON, 594.

DRAGUT (Amm.), 102, 109, 875.

DRAKE, Francis (Amm.), 102, 109.

DRAPER, W., 122 (nt 19), 143, 212.

DREADNOUGHT, 912, 913.

DUCA D'ENGHIEN (Amm.), 159.

DUCA DI YORK (Amm.), 102, 106, 107, 275, 276, 277, 278, 279, 569.

DUDLEY (Dudleo), Robert (Amm.), 570.

DUGUAY-TROUIN (Amm.), 100, 102.

DUILIO (corazzata), 16, 22 (nt 21), 23, 39, 52 e nt 60, 60 e nt 71, 62, 65, 73.

DUPONT (Amm.), 729.

DUQUESNE (Amm.), 91 875, 877.

DURANDO, Giacomo (gen.), 199, 384 (nt 26).

DU SEIN, 97, 123, 571.

E

EASTLAKE AND YAMADA, 779 (nt 2).
EKINS, 586.
ELISABETTA TUDOR, 234, 335, 422.
ELLIOT, 594.
ENDICOTT, 659.
EMANELE FILIBERTO (corazzata), 65, 80, 81 (nt 91).
EMBARGO, 909.
EUGENIO DI SAVOIA, 102.
EULATE (Cte Vizcaya), 704.
ESCARIO (Col.), 737, 740.
«EX - DEPUTATO», 454 e nt 7, 455 e nt 9.

FAMBRI, Paulo, 15 (nt 12).

FARRAGUT (Amm.), 102, 104, 184, 185, 659, 723, 729, 875, 876.

FARRET, M.E. (ten. vasc.), 94, 594, 596.

FAZIO, Giacomo (col.), 465 e nt20.

FEDERICO II di Prussia, 89, 91, 102, 120, 121, 327 (nt 2), 344 e nt 21, 377.

FELICIANGELI, A., 647, 660 e nt 5.

FELKERSAM (Amm.), 838, 852, 856, 862.

FERRANTE, Enzo, 10 (nt 5), 15 (nt 10), 49 (nt 53), 64 (nt 83), 215 (nt 16), 232 (nt 37).

FERRARIS, Maggiorino (deputato), 443 e nt 13.

FERROGLIO, G., 530 e nt 5, 545.

FIERAMOSCA (incr. torpediniere), 70 e nt 89. FILANGIERI, Gaetano, 204, 380 (nt 18), 396

(nt 43).

FILANGIERI, Carlo, 618, 619.

FILIPPO II, 271, 272, 335, 341, 847, 852.

FILISOFF, O., 72, 94, 594, 602.

FINCATI, Luigi (Amm.), 61, 95.

FIORAVANZO, Giuseppe (Amm.), 11, 183, 195, 203, 205, 213 (nt 11), 220 (nt 26), 222 (nt 27), 238, 269, (nt 5), 275 (nt 6, 7, 8), 280 (nt 9), 286 (nt 12), 293 (nt 5), 301 (nt 16), 302 (nt 17), 324, 325, 326, 335 (nt 15), 357 (nt 35 e 36), 364, 384 (nt 26), 418 (nt 57).

FLAMIGNI, Antonio (Cte), 183, 196, 197, 232 (nt 37), 344 (nt 20).

"FLEET - IN - BEING", 288, 289, 317 (nt 31), 320, 321 e nt 36, 325, 434, 440, 496 (nt 9), 499 (nt 14), 566, 568, 579, 580, 619, 641, 657, 692, 759, 761, 794, 863, 864, 885, 904, 910, 911 e nt 37.

FOCK (gen), 878.

FOLGORE (avviso torpediniere), 81.

FORMIONE (Amm.), 102, 600.

FOURNIER, François E. (Amm.), 574, 594, 595, 600, 601, 778.

FOURNIER, George (Padre), 91, 570, 571, 586. FRASER, 573.

FREEMANTLE, R. (cap.), 94, 99, 573, 594, 596, 597, 600, 778.

FRIZ, Cp., 391 (nt 38), 519 (nt 24).

FROUDE, 571, 594. FUGILL (Amm.), 864.

FULMINE (primo cacciat.), 65, 70 (nt 87).

G

GABRIELE, Mariano (Prof.), 39 (nt 38), 519 (nt 24).

GAMBETTA, Léon, 165.

GANTAUME (Amm.), 569.

GARIBALDI, Giuseppe (gen.), 9, 240.

GARIBALDI (incr. cor.), 65.

GAROFALO, Franco (Cte), 183.

GAVOTTI, G. (cap. corv.), 94, 586, 594, 596, 597, 778.

GAVOTTI, Nicola, 26, 469 e nt 5.

GEOGRAFIA MILITARE (E/O MARITTIMA), 38, 42, 43 e nt 43, 45, 48, 49 (nt 53), 50 (nt 55), 55, 89 (nt 5), 126, 132, 200, 205, 221, 262 (nt 17), 438, 483, 495 (nt 5), 549 (nt 4), 574, 898.

GEOGRAFIA POLITICA, 43, 132, 133, 152, 221.

GEOGRAFIA STRATEGICA, 43 e nt 42, 45, 47 (nt 7).

GEOPOLITICA, 8, 199, 888, 889, 895, 898.

GEOSTRATEGIA, 8, 38, 45, 49 (nt 53), 889, 895, 898.

GERVINIUS, 146, 212.

GIBBON, 146.

GIOBERTI, Vincenzo, 9, 10, 199, 204, 439.

GIORDANO Bruno, 122.

GIOVANNI D'AUSTRIA (DON - Amm.), 106, 236, 877.

GOIRAN, Giovanni (gen.), 458, 459, 460, 461, 470 e nt 7, 553 e nt 12.

GOITO (incr. torpediniere), 69 e nt 86, 70.

GONZALES (Contramm.), 441.

GOUGERARD (Amm.), 95.

GRANT (gen.), 658.

GRAVINA (Amm.), 104.

GRAVINA DI RAMACCA, Manfredi (Cte), 431 (nt 2), 439 e nt 7, 883.

GRAZIOLI, Francesco (gen.), 183.

GRILLO, Carlo (Amm)., 94, 594, 596, 597, 778, 883, 916 e nt 47.

- GRIVEL, Luis Antoine Richild, 25 e nt 23, 26, 27, 47, 53, 94 e nt 7, 97, 200, 265, 500 e nt 15, 573, 574, 593, 596, 597, 598, 778.
- GROTIUS, 97.
- GUERIN, 571.
- GUERRE ANGLO-FRANCO-OLANDESI (1652-1674), 237, 243, 247 (nt 6), 265, 286, 327, 328, 346, 568, 911.
- GUERRA CINO-GIAPPONESE (1894-1895), 227, 246, 247 e nt 7 e 8, 287, 290, 322, 327, 328, 343, 348 e nt 24, 391 (nt 39), 460, 488, 576, 613, 614, 717, 721, 722, 818, 873, 883, 885.
- GUERRA DI CORSA (Distruzione del commercio), 17, 25 e nt 24, 26, 55, 136, 189, 220 (nt 26), 238, 265, 285, 323, 325, 326, 347, 352, 358 e nt 37, 359 e nt 40, 363, 364, 367, 368, 422, 424, 486, 494 e nt 2, 570, 577, 579, 627, 671, 682, 683, 685, 735, 794, 795, 902, 904, 905, 906.
- GUERRA COSTIERA, 46, 31, 71, 238, 248, 284, 452, 461, 501, 570, 583, 651, 681, 682, 721, 821, 875, 876, 899.
- GUERRA DI CRIMEA (1854-1856), 178, 237, 238, 245, 246, 247, 250, 252, 263, 327, 328, 347, 575, 576, 577.
- GUERRA DI CROCIERA, 17, 25 e nt 24, 26, 27, 48, 57, 61 e nt 75, 136, 358 (nt 37), 448, 450, 453, 461, 494 e nt 2, 497, 570, 817, 818, 819, 863, 905.
- GUERRA D'ERITREA (1895-1896), 439, 447, 488 (nt 15), 576.
- GUERRA D'ETIOPIA (1935-1936), 449, 492. GUERRA FRANCO-PRUSSIANA (1870-1871), 28, 37, 165, 245, 347, 348 (nt 24), 526, 576, 578, 579.
- GUERRA D'INDIPENDENZA AMERICANA (1775-1783), 237, 244, 347, 651.
- GUERRA D'INDIPENDENZA GRECA (1821-1827), 245 (nt 3), 247, 347, 575.
- GUERRA ISPANO-AMERICANA (1898), 13, 14 e nt 7, 328 e nt 5, 348, 374, 397 (nt 39), 416 (nt 56), 431, 440, 460, 496 (nt 7), 565, 566, 576, 580, 581, 582, 613-767, 811, 876, 879, 897, 909, 917.
- GUERRA ITALO-AUSTRIACA (1848-1849), 239, 575.

- GUERRA ITALO-AUSTRIACA E CAMPAGNA DI GARIBALDI NEL SUD (1859-1861), 239, 240, 241, 576.
- GUERRA ITALO-AUSTRIACA (1866), 238, 239, 240, 241, 246, 247, 328 e nt 4, 347, 348 (nt 24), 566, 576, 577, 578, 723.
- GUERRA DI LIBIA (1911-1912), 491.
- GUERRA MONDIALE (1914-1918), 324, 325, 369, 391 (nt 38), 418 (nt 57), 492, 512 (nt 12).
- GUERRA MONDIALE (1939-1945), 289, 349 (nt 25), 381 (nt 21), 391 (nt 38), 418 (nt 57), 479, 488 (nt 16).
- GUERRE DELLA RIVOLUZIONE FRANCESE E NAPOLEONICHE (1789-1815), 244, 245, 247, 249 e nt 10, 347, 348 (nt 24), 349 (nt 25), 351 e nt 30, 565, 575.
- GUERRA RUSSO-GIAPPONESE (1904-1905), 324, 325, 418 (nt 57), 432, 565, 769, 879, 884, 903, 906, 910, 912, 914, 917.
- GUERRE RUSSO-TURCHE, 37, 245, 249, 347, 348, 575.
- GUERRA DI SECESSIONE AMERICANA (1861-1865), 13, 17, 26, 27, 28, 37, 224, 245, 247, 287, 290, 347, 566, 576, 613, 620, 629, 651, 721, 729.
- GUERRA DI SQUADRA (O D'ALTO MARE), 46, 58, 61 (nt 75), 71, 188, 201, 238, 438, 440, 463, 465, 466, 496, 886, 895, 896, 897, 899, 900, 902, 906, 907, 911, 912.
- GUERRINI, Domenico (gen.), 9 (nt 4), 193 e nt 30, 194, 215 (nt 16), 241, 453, 455, 456, 461, 462, 478, 479, 482 (nt 6), 487 (nt 14), 499 (nt 14), 619.
- GUÈZE, Raoul, 65 e nt 84.
- GUGLIELMO I (Imperatore di Germania), 511.
- GUGLIELMO II (Imperatore di Germania), 78 (nt 90).
- GUGLIELMOTTI, Alberto (Padre), 10 (nt 5), 16 (nt 15), 19, 25 (nt 24), 49 (nt 53), 94, 102, 199, 208, 213 (nt 11), 217.
- GUICHEN (Amm.), 157, 589, 601.
- GUIBERT (Jacques de), 36 (nt 29), 89. GUIZOT, 146, 212.

GUSTAVO ADOLFO DI SVEZIA, 102. G.Z., 34 (nt 26).

H

HEDDE, Ph., 93, 593, HEGEL, G.E., 123, 297 e nt 10. HERDER, 123. HILLERET, I., 94, 593. HINZE, Otto, 78 nt 30, 396 (nt 43). HYMERLE, 575. HOBSON, P. (Ten. Vasc.), 520 e nt 23, 521, 739. HOCHE (gen.), 102, 211. HOGUE (o Portland, battaglia), 273, 796, HOKOYA (Amm.), 808, 820. HONDA (Cte), 809. HOSTE (Padre Paul), 91, 570, 571, 584, 586, 587, 589. HOWARD (Amm.), 102. HOWIE (AMM.), 589. HOWELL (Commodoro), 674, 708, 710,

I

715.

HUGO, Victor, 155. HUNIER, 594.

IKAZUKI (Amm.), 820. ILARI, Virgilio, 892 (nt 10). INFLÉXIBLE (corazzata inglese), 60. INVENCIBLE ARMADA, 844, 853. ITALIA (corazzata), 16, 22, e nt 21, 23, 52 (nt 60) e nt 71, 61, 62, 63, 65, 66, 73. ITO (Amm.), 305, 640, 717, 830.

J

JACKSON (gen.), 658. JAMADA (Amm.), 820, 864. JAMES, 571. JARÉGUIBERRY (Amm.), 165. JEFFERSON (Pres. U.S.A.), 622. IELLICOE (Amm.), 890. IERVIS (Amm.), 354, 738, 875, IERVOIS, 94. IESSEN (Amm.), 817, 818, 819, 846, 860, 861, 876, 878, JEUNE ÉCOLE NAVALE, 10 et nt 5, 53, 61, 64, 65, 70, 71, 72, 73, 74, 87, 89, 95, 97, 98, 99, 100, 220 (nt 26), 231, 317 e nt 32, 434, 439, 441, 448, 487, 494 e nt 3, 500, 519, 774, 883, 888, 896. IOHN BULL, 174. IOMINI, Auguste Henry (gen.), 21 e nt 19. 35 e nt 27, 36, 56, 73, 87, 89, 91, 99, 100, 116, 200, 246 (nt 5), 263, 302(nt 20), 312 (nt 28), 323, 375 (nt 12), 565, 574, 775, 891, 892, 893, 899, 900, 902. IUTLAND (battaglia), 890.

K

KAMIMURA (Amm.), 808, 818, 819, 820, 842, 845, 852, 864, 876.

KATAOKA (Amm.), 808, 820, 864.

KATO (Amm.), 864.

KEPPEL (Amm.), 589, 601.

KHAIR-ED-DIN (Amm.), 102, 103.

KILHOW (Ministro delle comunicaz. russo), 871.

KOKURA (Amm.), 864.

KONDRATENKO (gen.), 878.

KUROKI (gen.), 872.

KUROPATKIN (gen. Cte in capo russo), 813, 814, 836, 843, 857, 868.

L

LAIRD-CLOWES, 171 e nt 7, 174, 435 (nt 5), 516 e nt 19, 572, 573, 594, 778.

LAMPO (cacciatorpediniere), 70 (nt 87).

LANDRY, 575, 594.

LANESSAN (ministro), 221 (nt 26).

LA PEYROUSE, 571.

LA RONCIÈRE (Amm.), 165.

LATOUCHE-TRÉVILLE (Amm.), 104, 569.

LAUGHTON, 94, 573.

LAVELEYE, 622. LAWTON (gen.), 741.

LAZZERI, 594. LEE (gen.), 658.

LEONARDI-CATTOLICA, Pasquale (Amm.), 95.

LEONE (Imperatore), 88, 865.

LEPANTO (battaglia), 90, 106, 187, 217, 245 (nt 3), 246.

LEPANTO (corazzata), 16, 22 e nt 21, 23, 51, 52 (nt 60), 60 nt 7, 65, 66, 69, 73, 467.

LE PONTOIS, A., 593.

LEWAL, M., (cap. fr.), 49, 93, 593, 594, 597, 598, 778.

LIMO, Gaetano (Argus, Cte), 456, 462, 473 e nt 12, 478, 498 (nt 11), 575.

LINARES (gen.), 736, 741.

LISANDRO (Amm.), 102, 104, 875, 877.

LISSA (battaglia), 9, 12, 16, 17, 20, 29, 30, 31, 37, 64 (nt 83), 68, 87, 104, 238, 240, 241, 368, 456, 585, 604, 606, 699, 717, 721, 796, 842, 887, 899.

LOCKROY (Ministro), 435 (nt 5), 574, 594. LOGISTICA, 36, 48 (nt 51), 323, 479.

LLOYD, Humphrey Evans, 89, 376.

LOMBROSO, Alberto, 199 (nt 38).

LONG, 594.

LONGO, Carlo (Amm.), 15 e nt 12.

LORD CURZON, 370.

LOUVOIS, 765.

LOVERA DE MARIA, Giuseppe (Amm.), 470 e nt. 7.

LOVESTOF (battaglia), 275.

LOWGHTON, J.K., 593, 597.

LUCCIALI (Amm.), 102, 109, 875.

LUIGI II DI BORBONE, 106.

LUIG1 XIV, 153, 166, 175, 220, 235, 236, 266, 271, 272, 275, 277, 278, 282, 283, 335, 341, 723.

LULLIER, 593, 594.

M

MABLY, 97. MAC KINLEY (Pres. USA), 631, 652, 681. MACAULAY, 146, 213, 571.

MACHIAVELLI, Nicolò, 121, 327 e nt 2, 345. MAHAN, Alfred Thayer, 7, 10 e nt 5, 11, 12, 35, 64 (nt 83), 74, 75, 77, 83, 87, 92, 119 e nt 18, 121, 128, 142, 146, 149, 163 e nt 3, 166 e nt 5, 173, 176 e nt 9, 183 e nt 1 e 2, 184 e nt 6 e 7, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 194, 195, 196, e nt 32, 197, 199 e nt 38, 200, 201 e nt 39, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210 e nt 2, 211 e nt 6, 212 e nt 8, 213, 214 e nt 12, 13 e 15, 215, 216 e nt 17, 18 e 19, 217 e nt 21, 218 e nt 22 e 23, 219, 220, 221 e nt 26, 222, 223 e nt 28, 224, 226, 227 e nt 30, 228, 229, 230, 231, 232 e nt 37, 233 (nt 37), 234, 235, 236, 237, 238, 239, 241, 242, 245, 246 e nt 5, 247 (e nt 6), 248, 262 (nt 17), 263 (nt 20 e 21), 265, 266, 267, 269, 270 (nt 4), 271, 2893, 284, 285, 286, 287, 302 (nt 20), 321 (nt 36), 323, 324, 325, 326, 327, 331, 333 e nt 11, 334 e nt 14, 335 e nt 15, 343, 344 e nt 20, 345 nt 22, 346, 348 (nt 24), 349, 350, 358 e nt 37, 360, 362, 363, 364, 365, 371, 372, 375 (nt 12), 377, 379 e nt 17, 380, 383, 384, 388, 389, 393 e nt 41, 394 e nt 41, 410, 431 (nt 2), 435 (nt 5), 439, 440, 443, 444, 474 (nt 16), 478, 487 (nt 14), 496 (nt 7), 497, 510 e nt 7, 544, 565, 571, 572, 573, 574, 613, 614, 615, 616, 618, 620, 622 e nt 2, 623, 624 e nt 3, 625, 627, 628, 633, 634, 637, 648, 649, 651, 653 e nt 3, 654, 655, 656, 658, 672 e nt 11, 680 e nt 12, 681, 682, 683, 685, 686, 691, 693, 694, 695, 701, 703, 704, 705, 708, 709, 712, 715, 716, 721, 723, 742, 746, 747, 752, 773, 774, 778 e nt 1, 854, 883, 885, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897 e nt 17, 898 e nt 18 e 19, 899 e nt 20, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 910 e nt 36, 911, 912 e nt 38, 913 e nt 39, 914, 917, 918 e nt 50.

MAIZEROY (Joly de, ten. col.), 35.

MAKAROFF, Serghei (Amm.), 573, 574, 585, 594, 595, 596, 597, 603, 771, 772, 778, 821, 877, 878.

MALDIN, Galeazzo (deputato), 22, 52, 60 e nt 73, 63, 94, 469 e nt 5.

MAMIANI, Terenzio, 9 e nt 4, 10.

MANFREDI, Cristoforo (magg.), 451 e nt 4, 452, 456 e nt 10, 461, 462, 468 e nt 2, 473 e nt 12, 492, 493, 508 e nt 1, 554 e nt 16.

MANFRONI, Camillo (Prof.), 183, 184 e nt 6 e 7, 185 e nt 10, 13 e 14, 186, 187, 189, 192, 193 (nt 28), 194, 198, 199, 200, 201, 204, 207, 208, 213, 214 e nt 13 e 15, 215, 216, 217 (nt 21), 233 (nt 37), 288, 348 (nt 24), 379 (nt 17), 435 (nt 5), 444, 451, 454 e nt 8, 455, 458, 473 e nt 12, 487 (nt 14), 508 e nt 1, 614, 620, 893, 896, 915, 916 (nt 46).

MANTEROLA (Amm.), 640, 677, 678, 679, 680, 684, 690, 694.

MARCHESE, C. (Vice-Amm.), 441 (nt 10), 774, 775 e nt 5.

MARCELLO (Amm.), 875.

MARCO POLO (primo incrociatore corazzato), 65, 80.

MARGA, Louis (gen.), 116.

MARIA PIA (fregata cor.), 605.

MARITIME COMMAND, 195.

MARITIME PREPONDERANCE, 195.

MARITTIMISMO, 463, 465.

MARLBOROUGH (gen.), 234.

MARSELLI, Nicola (gen.), 36, 41, 49, 57, 58, 59, 63, 75, 89, 95, 122, 144, 146, 212 e nt 9, 456, 462 e nt 18, 470 e nt 7, 497 (nt 10), 540, 554, 894.

MARSHAL, 594.

MARTIN (Cte), 593.

MATTEI, Emilio (gen.), 93.

MATUSSEVICH (Amm.), 828.

MAZARINO (Ministro e Card.), 266, 271.

MEDINA-SIDONIA (Duca di - Amm.), 104.

MELORIA (battaglia), 107.

MELVILLE (Ing. Capo), 658.

MERIT (gen.), 744.

MESTURINI, Evasio (Cte), 62 e nt 78 e 79, 71, 121.

MEZZACAPO, Carlo e Luigi (gen.), 38, 439. MILITARISMO, 463, 638, 752.

MISSIESSY (Amm.), 569.

MISSIONI OUT OFF AREA, 908, 915.

MISSIONI PEACE ENFORCING, 908, 915.

MISSIONI PEACE KEEPING, 908, 915.

MISU (Amm.), 864.

MOCENIGO, Lazzaro (Amm.), 102, 104, 875.

MODERNI, Pompeo, 456, 462, 486, 500, 501.

MOLTKE (VON), Helmuth (gen.), 48, 89, 102, 165, 213 e nt 10, 657.

MOMMSEN, Theodor, 146.

MONAQUE, Rémy, 53 (nt 62), 220 (nt 26).

MONK (Amm.), 273, 274, 275, 276, 281.

MONROE (Pres. USA), 622, 633, 652, 743.

MONTECHANT, H. (Cte Mathieu J.H. Vignot), 54 (nt 64), 70, 71, 72, 100, 220 (nt 26), 500 e nt 15, 573, 574, 575, 778.

MONTECUCCOLI, Raimondo, 279.

MONTOYO (Amm.), 613, 640, 663 (nt 8), 674, 679, 680, 687, 688 e nt 13, 689, 690, 725, 726 e nt 15, 727, 728.

MORAES, 778.

MORDACQ (Cte), 891 (nt 9).

MOREAU (gen.), 102.

MORIN, Enrico C. (Amm.), 21 e nt 20, 66, 92, 94, 452, 461, 470 e nt 7, 473 e nt 12, 574, 594, 598.

MORISOT, Claude B., 96 e nt 8, 97, 571.

MOTTE, Martin, 174 (nt 6), 220 (nt 26).

MÜLLER-Y-TEJERO, J., 647, 712 e nt 14, 735, 736, 737, 738.

N

NAPOLEONE I, 8, 9 e nt 4, 89, 90, 91, 102, 104, 106, 107, 109, 110, 120, 142, 143, 165, 190, 199 (nt 38), 245 (nt 2), 270 (nt 4), 313, 335, 341, 344 e nt 21, 373 (nt 5 e 8), 375 (nt 12), 377, 378 (nt 15), 567, 572, 657, 683, 723, 791, 826, 907, 910.

NAPOLEONE III, 241, 250, 335.

NASHIBA (Amm.), 808, 820.

NAVALISMO, NAVALISTA, 316 (nt 30), 885, 886, 896, 898, 902, 908, 912.

NAVARINO (battaglia), 245 (nt 3), 347.

NEBOGATOV (Amm.), 839, 845, 850, 852, 856, 857, 861, 862, 865, 878.

NELSON, Horatio (Amm.), 17, 47, 102, 103, 104, 109, 185, 201, 205, 355, 373 (nt 8), 568, 589, 591, 601, 604, 620, 692, 714, 775 e nt 5, 792, 822, 849, 856, 875, 877, 885, 886, 890, 894.

NIBBIO (avviso torpediniere), 81.

NICOLA II (Imp. Russia), 847, 853, 857, 867, 868.

NÖEL, H.G. (cap.), 94, 593, 594, 596, 597, 600.

0

OCCUPAZIONE DEI CENTRI VITALI MA-RITTIMI, 326, 352, 353 e nt 51, 364, 367, 415, 901, 903. OKU (maresciallo), 812. ONOSANDRO, 88, 97, 865. ORGANICA, 50, 92. OSBORN (Cte), 802. O.T., 58 (nt 68). OTIS (GEN.), 744.

P

PAGEL, M. (cap. vasc.), 93, 593, 597, 598. PAIXHANS, Henry (gen.), 54, 231 (nt 35), 236 (nt 38).

PALLISER (Cte), 324.

PARALIZZAZIONE DELLA FLOTTA NEMI-CA, 326, 352, 354, 355, 357, 364, 367, 368, 416 (nt 56), 417, 418, 419, 420, 422, 693, 804, 903.

PAREDES (Contramm.), 702, 714.

PARET, Peter, 196, 866 (nt 20).

PARKER, Foxhall (cap.), 93, 593, 596, 598. PARIS, 571.

PARODI, Domenico (Mons.), 12, 433.

PARRILLI, Giuseppe, 10 (nt 5), 16 (nt 15), 25 (nt 24), 27, 35 e nt 28, 48.

PASSINO, F. (ten. vascello), 594, 595, 601. PEDEMONTE (Cte), 737.

PELLEW, R. (cap.), 93, 593, 594, 597, 598.

PENFENTENYO, DE (ten. vascello), 93, 593, 594, 596, 597, 598.

PENHOAT, A. (Amm.), 94, 593, 596, 597.

PEPE, Guglielmo (gen.), 55 e nt 69, 199, 204, 439, 907.

PERIODO ELICO (O DEL VAPORE), 19, 20, 24, 34, 37, 45, 48, 50, 73, 120, 136, 194, 207, 210, 226, 237, 238, 239, 243, 245 e nt 3, 247, 324, 419, 503, 573, 584, 891, 899, 902, 904, 905, 908, 909.

PERIODO REMICO, 19, 20, 34, 45, 100, 109, 120, 136, 137, 140, 204, 207, 211, 238, 243, 246, 337, 353, 355, 381, 416, 419, 422, 482, 566, 569, 570, 583, 587.

PERIODO VELICO, 19, 20, 24, 34, 36, 37, 45, 47, 48, 50, 73, 100, 109, 120, 134, 136, 138, 139, 188, 204, 207, 245 e nt 3, 247, 262 (nt 18), 324, 353 nt 31), 354, 355, 381, 419, 422, 435, 482, 503, 565, 567, 570, 571, 573, 574, 576, 581, 583, 584, 585, 586, 587, 589, 590, 591, 610, 688, 718, 764, 902, 908, 909.

PERRUCCHETTI, Giuseppe (gen.), 38, 41, 42, 51, 52, 55 e nt 65, 56, 57, 58, 59, 61, 63, 66, 94, 121, 132, 450, 470 e nt 7, 515 (nt 18), 549 e nt 4, 551 (nt 9), 573, 574, 894.

PERSANO (PELLION CON TE DI), Carlo (Amm.), 12, 20, 35, 104, 605, 717.

PESCI, 594.

PIANELL, Giuseppe (gen.), 15.

PIEMONTE (incr. protetto), 70 e nt 88.

PIERANTONI, A., 623 (nt 1).

PIETRO MICCA (torpediniera), 69.

PITTALUGA, Emilio (Cte), 20.

PITT, Guglielmo (Primo Ministro), 234.

PLEWNA (battaglia), 178.

PLUDDEMANN, 646, 778.

PLUTARCO, 102.

PLYMOUTH (battaglia), 272.

PO, Guido (Cte), 11, 183, 363, 364, 367, 447, 467, 477, 491, 524 (nt 31).

POGGIO, Salvador, 662 e nt 7, 758 e nt 18. POLIENO, 684.

PORTER (Amm.), 102, 729.

PORT ARTHUR (battaglia nvale), 821-826.

PORTLAND (battaglia), 273.

POTERE AEREO, 383, 385 (nt 26), 416 (nt 56).

POTERE MARITTIMO, 10 (nt 5), 11, 12, 74, 76, 77, 87, 120, 126, 183, 188 e nt 21, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 201, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 209, 210 e nt 2, 217, 218 e nt 23, 219, 221, 223, 224, 225, 229, 232 (nt 37), 234, 235, 236, 237, 238, 242, 243, 244 e nt 1, 246, 247 (nt 6), 248, 249, 262 e nt 17, 263 e nt 20, 265, 266 e nt 1, 267, 285, 286 (nt 12), 289, 291 e nt 2 e 3, 292, 293 e nt 5, 294, 310, 321 e nt 36, 323, 324, 326 e nt 1, 327, 330, 331, 332, 333, 334 e nt 13, 335, 337, 339, 340, 342, 343, 344 e nt 20, 345, 346, 348 (nt 24), 351, 355, 358 e nt 37, 360, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 370, 371, 372, 374, 375 e nt 11, 376, 377, 378, 379 e nt 17, 380, 381, 383 e nt 24, 384, 385, 386, 387 e nt 30, 391 e nt 38 e 40, 392, 393, 395, 396 e nt 43, 397, 398, 401, 402, 406 e nt 46, 409, 410 e nt 47, 411, 412, 414, 415, 416, 418, 424, 440, 452, 455, 474 (nt 15), 477, 478, 487 (nt 14), 488, 489, 495 (nt 5), 503, 504, 509, 510 e nt 7, 511, 512, 513 e nt 15, 514, 515 (nt 18), 516 e nt 19, 517, 518, 519 (nt 25), 522, 523, 526, 527, 528, 532 (nt 7), 541, 548, 574, 577, 613, 618, 619, 638, 648, 649, 652, 660, 663, 778 (nt 1), 793, 866, 887, 888, 889, 891, 893, 894, 897 e nt 16, 898, 899, 901, 910, 911, 916.

POTERE NAVALE, 74, 192, 195, 210 (nt 4), 216 e nt 18, 224, 225, 227, 230, 232, 235, 236, 257, 260, 261, 262, 285, 320, 333, 334, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 346, 347, 349, 352, 353, 354, 359, 360, 361, 362, 385 (nt 26), 390, 391 e nt 40, 392, 406 (nt 46), 410, 440, 484 e nt 10, 488, 504, 505, 517, 518, 524 (nt 31) 527, 576, 617, 623, 624, 625, 626, 627, 634, 635, 638, 654, 750, 751, 753, 756, 759, 857, 858, 871, 875, 879.

POTERE TERRESTRE (O CONTINENTALE), 383, 385 (nt 26), 396 (nt 43), 398, 410, 416, 418, 455, 478, 488, 512, 514, 516, 517,

518, 519 (nt 25), 522, 526, 527, 528, 548, 577, 618, 638, 750, 751, 752, 753, 763. POTHNAN (Amm.), 165. PRASCA, Emilio (Amm.), 187 (nt 19). PRATT (console USA), 744. PRIMERANO, Domenico (gen.), 458, 460 e

R

nt 16, 461, 462.

RADETZKY (Maresciallo), 239, 240. RALEIGH, Walter (Amm.), 635. RANDACCIO, Carlo, 95, 123, 441. RANDOLPH (Amm.), 88 e nt 1, 90, 93, 94, 593, 594, 596, 597, 600. RANKINE, 594. RATTAZZI, Urbano (Pres. Consiglio), 12. RATZEL, Friedrich, 401 (nt 44). RE D'ITALIA (corazzata), 605. RE DI PORTOGALLO (corazzata), 12, 31, 605. RE UMBERTO (corazzata), 65, 70. REGINA ELENA (corazzata), 463. REGINA MARGHERITA (corazzata), 65, 70, 81 (nt 91). REIZENSTEIN (cap. vasc.), 795, 828, 829. REPINGTON, 872. REVEILLÈRE (Amm.), 95, 574. RIBOTY, Augusto (Amm.), 12, 17, 31. RICCI, Agostino (gen.), 12, 41, 55, 63, 435, 462, 469 e nt 4 e 6, 485 (nt 12), 551 (nt 9), 554, 894. RICHEBOURG, 97.

ROCCO, Giulio, 195 e nt 31, 199 e nt 38,

RICOTTI, Cesare (gen., Ministro), 95, 470

RICHELIEU (Ministro), 235, 271.

(nt 7), 551 (nt 9).

ROBINSON, C.N., 594.

RIVIUS, Th., 96 e nt 9, 571.

ROJESTVENSKY (Amm.), 772, 820, 834, 836, 837, 838, 839, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 852, 856,

857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 871, 877, 878.

RONCA, Gregorio (Cte), 94, 95, 594, 596, 597, 598, 600.

RONCAGLI, Giovanni (Amm.), 197, 451, 452 e nt 5, 453 e nt 6, 473, 566, 594.

ROPE, CH., 501 e nt 15, 575.

ROPP, T., 289.

ROUSSEAU, Jean J., 95, 97.

RUBIN (gen), 736.

RUGGERO DI LAURIA (Amm.), 102, 103, 109.

RUGGERO DI LAURIA (corazzata), 82.

RUYTER (DE, Amm.), 102, 103, 109, 136, 236, 269, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283 (nt 10), 274, 568, 582, 589, 875, 877.

RYDER, 90.

S

SAINT BON (corazzata), 65, 80, 81 e nt 91. SAINT BON (PACORET DI, Simone; Amm.), 16, 22 e nt 21, 23 e nt 22, 30, 31, 51, 56, 58, 60, 61, 62, 63, 64 e nt 83, 66, 68, 69, 82, 89 e nt 6, 92, 95, 111, 470 e nt 7, 479 e nt 1, 573, 594, 595, 596, 597.

SALAMINA (battaglia), 844.

SAMPSON (Amm.), 643, 644, 674, 675, 676, 680, 682, 690, 691, 692, 693, 695, 696, 697, 703, 704, 705, 706, 708, 710, 711, 713, 718, 720, 721, 723, 724, 729, 730, 735, 738, 739, 811.

SAN MARTINO (fregata cor.), 605.

SANTIAGO (assedio e battaglia), 566, 568, 585, 604, 614, 617, 681, 701, 712 e nt 14, 714, 716, 720, 734, 735-741, 802, 844.

SANTORO, Cesare (ten. vasc.), 458.

SARDEGNA (corazzata), 65, 70, 467.

SAVOIA - CARIGNANO (DI), Eugenio (Amm.), 15 e nt 11.

SCHELIKA (VON), 94, 573.

SCHICAU (torpediniere), 70 e nt 87, 81.

SCLEY (Amm.), 643, 644, 674, 680, 690, 691, 692, 693, 703, 708, 709, 710, 712, 713, 714, 720, 736, 739.

SECHI, Giovanni (Amm. e Ministro), 202 e nt 41, 431 (nt 2), 439 e nt 7, 443, 778, 883, 887 e nt 7.

SELDENUS, 96.

SEMEKIN (Cte), 93, 593, 596, 597, 778.

SESTO FRONTINO, 89.

SESTO POMPEO, 102, 106, 875.

SFAX (bombardam. navale), 721.

SHANTUNG (battaglia), 772.

SHERMAN (gen.), 658.

SHIMAMURA (Amm.), 864.

SICARD (Amm.), 723.

SICILIA (corazzata), 65, 70.

SINOPE (battaglia), 253 e nt 14.

SIRONI, Giovanni (gen.), 38, 43 e nt 42, 48, 116, 470 e nt 7, 594.

SLEEMAN, 93, 594.

SMIRNOW (gen.), 878.

SMYTH (Amm.), 36.

SOLIMANO II, 102, 159.

Sosa (Cte), 809.

SPENCER - ROBINSON, S.R., 78.

STABILE, G., 757 e nt 17.

STAKELBERG (Contramm.), 795.

STARK (Amm.), 786, 796, 877.

STEEL, 586.

STEINBERG, I., 396 (nt 43).

STICCA, Giuseppe (cap.), 444.

STÖSSEL (gen.), 812, 835, 836, 843, 872, 878.

STRATEGIA, 11, 13, 35, 36, 42, 45, 47, 48, 49 e nt 53, 50, 56, 73, 89, 98, 117, 196 (nt 32), 200, 286 (nt 12), 324, 344 (nt 20 e 21), 370, 451, 452, 466, 555 (nt 17), 565, 566, 581, 614, 716, 773, 778, 814, 872, 884, 886, 890, 891, 892, 893, 894, 898, 899, 902, 903, 907, 910, 914, 915, 916, 917, 918.

STRATEGIA NAVALE (O MARITTIMA), 19, 20 e nt 17, 34, 35, 36, 37, 42, 43, 45, 47, 48, 49 e nt 53, 54 (nt 64), 59, 71, 72, 73, 87, 89, 92, 95, 99, 100, 101, 116, 117, 118, 119, 123, 142, 147, 173, 175, 186, 189, 191, 205, 218 (nt 23), 219, 220, 223,

231 e nt 34, 262 (nt 17), 323, 324, 344 e nt 20, 345, 351 e nt 30, 372, 379 e nt 17, 386, 395 (nt 42), 415, 430 e nt 2, 433, 441, 443, 470 (nt 7), 565, 566, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 578, 583, 584, 585, 617, 618, 630, 686, 694, 695, 716, 720, 723, 771, 772, 845, 874, 883, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 892, 893, 894, 895, 896, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 906, 910, 912, 914, 915.

STRATICO, Simone, 16 (nt 15). STURDEE, C.D. (Cte), 594.

SUE, 571.

SUFFREN, Pierre A. (Amm.), 102, 103, 107, 568, 589, 601, 875.

SUNI (Amm.), 52, 95.

SYLVA WHITE, Arthur, 626.

SYLVA VIVIANI, 463.

T

TAKETOMI (Amm.), 864.

TARANTO (attacco aeronavale, 1940), 325, 384 (nt 26).

TATTICA E TATTICA NAVALE, 13, 19, 34, 35, 36, 37, 45, 50, 52, 63, 73, 89, 189, 433, 441, 565, 568, 569, 570, 571, 573, 575, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 591, 592, 593, 594, 595, 600, 601, 602, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 614, 617, 685, 687, 689, 690, 694, 695, 701, 717, 718, 719, 720, 723, 724, 727, 728, 733, 810, 826, 831, 832, 848-851, 853-856, 872, 874, 876, 877, 878, 891, 892, 895, 916.

TEGETTHOFF (Amm.), 103, 104, 605, 699, 717, 786, 796, 875.

TEMISTOCLE, 103.

TEXEL (battaglia), 103.

THIERS, 143.

TING (Amm.), 305, 640, 717.

TIXON, L., 94, 470 (nt 7), 573.

TOGO (Amm.), 772, 773, 774, 775 e nt 5, 809 (nt 5), 810, 823, 827, 828, 829, 830, 841, 842, 846, 848, 849, 853, 856, 863,

864, 875, 876, 877.

TOGO 2° (O MINORE - Amm.), 808, 864. TOPOGRAFIA MILITARE, 133, 221.

TORAL (gen.), 737, 741.

TORRINGTON (Amm.), 321 (nt 36), 911.

ROUCHARD, 94, 573.

TOURNIER, 601.

TOURVILLE, Ilarion (Amm.), 91, 102, 104, 107, 321 (nt 36), 332, 346, 568, 569, 570, 589, 594, 875.

TRAFALGAR (battaglia), 10, 37, 47, 90, 142, 245 (nt 2), 351 (nt 30), 565, 567, 775, 844, 849, 856, 877, 885.

TRATTATO BULLWER-CLAYTON, 634, 654. TRATTATO DI PARIGI (16 aprile 1856), 26. TRATTATO DI PORTSMOUTH, 866, 867.

TRATTATO DI SIMONOSAKI (1895), 779.

TRIPLICE ALLEANZA (1882), 9, 53, 75, 76, 79, 167, 449, 466, 506, 510 (nt 11), 512 e nt 15 e 16, 513 e nt 17, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 549, 756, 762.

TROMP (Amm.), 102, 109, 136, 236, 269, 272, 273, 274, 280, 281, 568, 569, 582, 875.

TRUDE, 571.

TSUSHIMA (battaglia), 431, 585, 773, 774 e nt 1 e 3, 755 e nt 5, 844-856, 857, 858, 860, 863, 865, 866, 871, 877, 903.

TURENNA (Maresciallo), 102, 277.

TURI (Amm.),

TURRINI, A. (Cte), 364.

U

UKTOMSKY (Amm.), 823, 828, 830, 859, 861.
URIU (Amm.), 820, 842, 849, 855, 864.

T

VACCA, Giovanni (Amm.), 12. VALESSIE, 594. VALMY (corazzata), 82. VAN TENAC, 97 e nt 11, 571. VAUBAN, 277. VECCHJ, Augusto Vittorio, 20, 94, 95, 123, 185, 217 (nt 21), 272 (nt 5), 435 (nt 5), 469 (nt 7), 571, 572, 775 (nt 5). VEGEZIO, 88, 865. VERCINGETORIGE, 97. VERNER, M., 593. VEROGGIO, Benedetto (gen.), 468 e nt 4. VETTOR PISANI (Amm.), 875. VIDAL, 601. VILLENEUVE (Amm.), 104, 569. VIOLANTE, P., 78 (nt 90). VISCONTE DE GRENIER, 586. VITTORIO EMANUELE (corazzata), 65, 442. VITTORIO EMANUELE (fregata), 52. VITTORIO EMANUELE II, 510.

W

VON LABRÈS, Rudolf (cap. di vasc.), 433,

VIVIER, 601.

VOLPE Gioacchino, 183.

594, 597, 778, 850.

VON TIRPIZ (Amm.), 78 (nt 90).

WARD, V. (Cte), 593.

WARRINGTON - EASTLAKE, J., 247 (nt 6), 302 e nt 19, 311, 572.

WASHINGTON, George (gen.), 102, 103, 216 e nt 18, 898.

WATERLOO (battaglia), 187, 190, 321 (nt 36).

WATSON (Commodoro), 644, 674, 675, 695, 696, 710, 715.

WEELER (gen.), 740.

WERNER, 94.

WHITE, W., 593, 655, 747.

WILDMAN (Console USA), 743.
WILKINSON, 512, 519, 778.
WILLIAMS (Console USA), 687.
WILSON, N.W., 512, 519, 572, 573, 574, 597, 646, 665 e nt 9, 671 e nt 10, 672, 689, 692, 699, 702, 703, 704, 705, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 738, 778.
WINTER, C.F., 574.
WIREN (Cte del *Bayan*), 822.
WITHEFT (Amm.), 772, 818, 819, 823, 824, 826, 827, 828, 830, 831, 861, 877, 878.
WITT (DE), Cornelio (Amm.), 109, 136, 236, 266, 268, 270, 272, 273, 274, 275, 276, 280.

X

X., 594.

Y

YACK TAR, 577 (nt 19), 760. YA - LU (battaglia), 287, 288, 304 (nt 21), 313, 585, 601, 604, 606-607, 640, 717, 727, 729. YAMADA (Amm.), 827, 830. YARADA YOSHI-AKI, 247 (nt 6), 302 e nt 19, 311, 572. YARROW (torpediniera), 81.

Z

ZACCARIA, Benedetto (Amm.), 107. ZAMBELLI (Contramm.), 15. ZEVI, F. (cap.), 61 e nt 76, 63.



INDICE GENERALE

TOMO I (1878-1899)

STRATEGIA NAVALE - LA SITUAZIONE MILITARE MEDITERRANEA MAHAN, CALLWELL E IL POTERE MARITTIMO

PRESENTAZIONE DEL CAPO UFFICIO STORICO	pag.	3
PARTE PRIMA		
FERRUCCIO BOTTI - LA VITA E L'OPERA DI DOMENICO BONAMI- CO NEL CONTESTO DEL PENSIERO MILITARE E NAVALE DAL 1870 AL 1899	ъ	5
PARTE SECONDA		
DOMENICO BONAMICO - STRATEGIA NAVALE (1894-1895) E SITUA- ZIONE MILITARE MEDITERRANEA (1895)	»	85
PARTE TERZA		
DOMENICO BONAMICO - MAHAN, CALLWELL E IL POTERE MARITTI- MO (1897-1899)	»	181
CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE (FERRUCCIO BOTTI)	>>	183
CAPITOLO I - La teorica elementare del potere marittimo: apporto di Callwell e critica agli «elementi potenziali del <i>sea power</i> » indicati da Mahan	»	207
CAPITOLO II - Criteri per la scelta delle guerre che più si prestano per costruire la teorica del potere marittimo: la guerra di Crimea (1853-1855) e i suoi ammaestramenti	»	237
CAPITOLO III - Il conflitto anglo-olandese (1652-1674): analisi e ammaestramenti	»	265

CAPITOLO IV - Il conflitto cino-giapponese (1894-1895): analisi e ammaestramenti	pag.	287
CAPITOLO V - Fondamenta politiche e militari del Potere marittimo: critica al concetto di strategia del Mahan e alla «guerra di corsa»	. 33	323
CAPITOLO VI - Il potere marittimo: sintesi conclusiva. Esame delle funzioni «statiche» e «dinamiche» e integrazione degli elementi considerati da Mahan	23	363
	8.55	
Introduzione all'edizione 1899 del potere marittimo (Domenico Bonamico)	33	364
Prefazione alla Ristampa 1937 del <i>Potere marittimo</i> (Guido Po)	>>	367
Conclusione	39	424
TOMO II (1899-1914)		
IL PROBLEMA MARITTIMO DELL'ITALIA - STRATEGIA E TATTICA N LA GUERRA ISPANO-AMERICANA - LA GUERRA RUSSO-GIAPPON		
PARTE PRIMA		
FERRUCCIO BOTTI - VITA E PENSIERO DI DOMENICO BONAMICO DAL 1899 AL 1925	pag.	429
PARTE SECONDA		
DOMENICO BONAMICO - IL PROBLEMA MARITTIMO DELL'ITALIA (1899)	n	445
- Considerazioni introduttive (Ferruccio BOTTI)	ъ	447
CAPITOLO I - Considerazioni generali e precedenti storici del problema italiano della difesa marittima	»	467
 CAPITOLO II - La difesa marittima e la difesa del territorio nazionale: individuazione delle priorità e ripartizione dei compiti tra Marina ed 		
Esercito	n	477

 CAPITOLO III - Quantità e requisiti delle forze navali necessarie: pro- porzioni da raggiungere rispetto alla flotta francese 	pag.	491
 CAPITOLO IV - Marina e politica estera: convenienza per l'Italia di rimanere nella «Triplice» e ostacoli e svantaggi di un'eventuale allean- za con l'Inghilterra. 	»	507
		3078 (F. 6041)
 CAPITOLO V - Le esigenze finanziarie della Marina: raffronti statistici con la spesa militare e navale dei principali Stati europei 	**	525
 CAPITOLO VI - Ripartizione delle risorse tra le due Forze Armate in relazione ai compiti rispettivi: proposte per un nuovo e più ridotto modello organico per l'Esercito	»	543
PARTE TERZA		
DOMENICO BONAMICO - STRATEGIA E TATTICA NAVALE (1901)	39	563
PARTE QUARTA		
DOMENICO BONAMICO - LA GUERRA ISPANO-AMERICANA (1898)	30	611
 Considerazioni introduttive (Ferruccio BOTTI) Valutazioni della situazione politico-militare iniziale e previ- 	и	613
sioni (1898)	n	621
- II Insegnamnti tratti dalle vicende operative (1900)	*	647
– III - Conseguenze del conflitto (1900)		741
PARTE QUINTA		
DOMENICO BONAMICO - IL CONFLITTO RUSSO-GIAPPONESE (1904-1905)	*	769
Considerazioni introduttive (Ferruccio BOTTI)		771
- I - La preparazione alla guerra	3) 30	775
- II - Caratteristiche generali della guerra	>>	790
- III - Il secondo periodo della guerra	.00	808
– IV – Il terzo periodo della guerra	, н	813
– V - Il quarto periodo della guerra	**	832
- VI - Il quinto periodo della guerra		837
– VII – La grande battaglia di Tsushima	»	844
- VIII - Il sesto periodo della guerra - Conclusione	10	856

PARTE SESTA

F. BOTTI - BILANCIO FINALE E AMMAESTRAMENTI: DA BONAMICO A MAHAN, CALLWELL E CORBETT	pag.	881
APPENDICE 1 - Alfred Thayer Mahan: cenni biografici e bibliografici	»	921
APPENDICE 2 – Foglio matricolare del capitano di fregata Domenico BONAMICO	,0	931
APPENDICE 3 – Bibliografia essenziale sulla vita e l'opera di Domenico BONAMICO	»	943
APPENDICE 4 – Opere, saggi e scritti vari di Domenico BONAMICO	»	947
INDICE DEI NOMI DI PERSONA E DEI PRINCIPALI ARGOMENTI	»	955
INDICE GENERALE	>>	973